

РОССИЙСКО-
АМЕРИКАНСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

НЕ ПРОЩАЮСЬ...

МОСКВА–1991



Г.А.АМИРЬЯНЦ

НЕ ПРОЩАЮСЬ...

МОСКВА-1991

ББК 84.П7
А 61

А61 Амирьянц Г. А. Не прощаюсь... — М: ИПЦ РАУ, 1991.

Катастрофа на Чернобыльской атомной электростанции стала потрясением для миллионов людей и суровым предупреждением о возможности гибели человечества не только в термоядерной войне, но и без нее.

Эта книга небольшого объема впервые рассказывает широкому кругу читателей о том, как видели эту катастрофу и как самоотверженно с ней боролись военные и гражданские вертолетчики, в том числе летчик-испытатель из подмосковного города Жуковского Анатолий Демьянович Грищенко. В книге увлекательно повествуется о полной опасностей жизни и нелегкой судьбе летчика-испытателя.

Достойно встретил Грищенко и последнее испытание — обрушившуюся на него после Чернобыля тяжелую лучевую болезнь. Книга рассказывает о борьбе за спасение жизни этого замечательного человека, в которой объединились его близкие, товарищи и незнакомые люди России, Америки, Франции и других стран, о ситуациях между жизнью и смертью, о чувстве долга и верной дружбе, о мужестве и самопожертвовании, о смысле жизни...

Гонорар автор доктор технических наук Г. А. Амирьянц направляет в Фонд имени А. Грищенко.

А $\frac{4702010201-005}{594(03)-91}$ без объявл.

ISBN 5-86014-005-3 **ББК 84.П7**

Начало пути

Кажется, еще вчера мы "сбивали пыль одних дорог". И этот человек был столь похож на многих и многих среди тех, кто шел этими обычными житейскими дорогами.

Судьбе было угодно (не в одночасье, но трагически скоро) сделать его имя известным человечеству. Наверное, это сказано громко. Потому что об Анатолии Грищенко мало знают сегодня и в родной стране. Но еще недавно миллионы американцев, да и весь цивилизованный мир в разных уголках земли по телевидению и печати внимательно и с надеждой следили за судьбой русского летчика-испытателя, ценою своей жизни пытавшегося спасти каждого из нас в далеком и близком всем Чернобыле. Трагический финал борьбы за Анатолия в одном из лучших онкологических центров США подвел черту его героической земной жизни и начал отсчет вечной его жизни как Человека Земли...

Анатолий Демьянович Грищенко закончил самолетостроительный факультет Московского авиационного института в 1959 году и был направлен на работу в подмосковный город Жуковский, в Летно-исследовательский институт. Нельзя сказать, что я его знал тогда очень хорошо, хотя в МАИ мы жили в одном общежитии и виделись каждодневно, а с 1960 года я работал рядом с ним в том же городе в Центральном аэрогидродинамическом институте. Получилось так, что гораздо лучше я узнал некоторых его коллег по испытательной работе, от которых часто слышал об Анатолии — и всегда только доброе. Лишь в последний год, сблизившись с ним, — уже смертельно больным, — я понял в полной мере, какого человека мы теряем. Заслуженный летчик-испытатель СССР, замечательный инженер, поистине — из золотого фонда советской авиации, он был скромным человеком, всегда неудовлетворенным достигнутым, лишенным какого бы то ни было самомнения — даже после того, как о его героической работе в Чернобыле узнали не только коллеги, но и миллионы незнакомых людей. Во время наших нечастых, но весьма основательных разговоров он мало говорил о себе. Причем если и говорил, то неизменно с какой-то легкой самоиронией и спокойной усмешкой сильного человека. Собственно, если бы целью разговора был он сам, то серьезного разговора у нас, по-видимому, не было бы вообще...

С первых дней работы в ЛИИ Анатолий рвался в Школу летчиков-испытателей; может быть, потому и стремился после окончания института попасть на работу в ЛИИ, опекавший Школу.

Эта поистине уникальная Школа не очень широко известна. Подобных ей в мире — всего шесть (вторая такая же Школа в нашей стране есть еще у военных летчиков-испытателей). Официальное ее нынешнее название — Центр подготовки летного состава Министерства авиационной промышленности. Но в обиходе это попрежнему Школа. Родная для многих выдающихся летчиков и космонавтов, носящая имя одного из них — А. В. Федотова, притягивающая из поколения в поколение, из года в год лучших из молодых летчиков, несмотря на трагичность судеб их предшественников. На первых же порах Анатолий проявил незаурядные способности и был назначен ведущим (в ЛИИ) по новому сверхзвуковому бомбардировщику Ту-22. Самолет был оригинальным, с рядом интересных новинок в конструкции, создававших новые проблемы в летных исследованиях. Машина шла поначалу тяжело, так что Грищенко не мог и думать о Школе, пока не завершится программа испытаний. К тому же он стал одним из главных участников в другой, параллельной работе — по комплексной автоматизации обработки результатов летных испытаний. В итоге в Школу он попал лишь в начале 1966 года.

Командиром летного отряда у них был Егор Филиппович Милютичев — знаменитый летчик, выполнивший ряд уникальных испытаний (в частности, вертолета Як-24). Егор Филиппович, окончивший летное училище сразу после войны, поражал Анатолия не только летным мастерством, но особенно — творческой, исследовательской неугомонностью беспокойного и одаренного инженера.

Такой же интересной личностью и авторитетом для Анатолия стал товарищ по Школе — Олег Кононенко. У него были исключительные природные данные летчика. Грищенко мог это наблюдать с самого начала их знакомства в 1962 году в Тушине. Тогда Кононенко прилетал в Тушино на соревнования в качестве капитана команды вертолетчиков Ростова. Олег был разносторонне одаренным человеком: у него были не только целеустремленный, бойцовский характер и светлая голова, но и замечательные руки талантливого авиамоделиста, что Анатолий мог оценить, потому что сам в юности увлекался авиамоделизмом. Такое сочетание способностей (а позже Кононенко окончил и институт) сделало его уникальным летчиком-испытателем, как считал вместе со многими Анатолий Грищенко. И может быть, первым это понял Юрий Александрович Гарнаев — он был инструктором у Кононенко и оставил его, как и Грищенко, в ЛИИ после окончания Школы.

Гарнаев известен как прекрасный летчик-испытатель. Но он был еще и талантливым инструктором. Он проникал в психологию любого из своих учеников и к каждому имел свой подход. Грищенко восхищенно вспоминал о своем первом полете с Гарнаевым на самолете Ли-2: "Самое сложное на этом самолете — рулить. Гарнаев, сидя на правом кресле, вырулил на полосу и предложил: "Ну, давай, взлетай!"

Взлетели без особых проблем, убрали шасси (как спокойно ря-

дом с Гарнаевым!). А он достает газету, приглашает на свое место штурмана Ивана Васильевича Ломтева: "Садись!" А сам уходит в салон — читать. Я в первый раз на Ли-2! Никаких особых режимов пилотирования — занятие по самолетовождению, — но лечу-то в первый раз! Наверное, Гарнаев знал, что у меня сравнительно большой налет в аэроклубе: начал я летать со второго курса института в аэроклубе МАИ, летал до поступления в Школу в Центральном и Егорьевском аэроклубах — везде, где мог, налетал часов 700. Знал он, наверное, и то, что в своем аэроклубе я был инструктором. Но ведь мы были там спортсменами-любителями, непрофессионалами...

Такое доверие Гарнаева само по себе заставляло относиться ко всему в полете с особой ответственностью. Запомнилось такое же доверие известного летчика-испытателя Всеволода Владимировича Виницкого. И таков, я думаю, был стиль, несколько сейчас угасший, знаменитого поколения летчиков-испытателей, с которыми довелось начинать. Представить только: Амет-хан Султан, Анохин, Шиянов, Гарнаев..."

"Гарнаева, — продолжал Грищенко, — я узнал особенно близко. Это был безумно смелый человек. Нет, скорее, — осознанно смелый.

На чем он только не летал, из каких только положений не выбирался. Особый склад характера позволял ему не бояться никакой работы..."

В Школу летчиков-испытателей Грищенко пришел в 28 лет. За его спиной была уже богатая событиями аэроклубовская жизнь, в которой за ним закрепилось уважительное прозвище "полковник Грищенко" — то ли из-за шинели, которую он носил, не имея другой одежды в то бедное послевоенное время, то ли из-за природной подтянутости. Позади были также 7 лет работы инженером в ЛИИ; к тому же в последние годы он стал преподавать в Школе.

Преподавать, кстати, стал неожиданно. Когда родился старший сын, жена Галина не могла работать, и жизнь молодой семьи на 135 рублей, и до того небогатая, стала теперь и вовсе полунищенской. Анатолий пошел к начальнику лаборатории Г. С. Калачеву и возбужденно заявил: "Григорий Семенович! Я хорошо работаю или плохо? Прибавляйте мне зарплату!" Корректный профессор старой школы, внешне суровый, но добрый, отзывчивый человек, Калачев ответил: "Анатолий Демьянович, зарплату я Вам вряд ли смогу прибавить, но через день-другой я Вас вызову". Действительно, Калачев вызвал Грищенко и сказал ему: "Вот Вам телефоны, позвоните в отдел подготовки кадров Школы, разрешаю Вам проводить занятия в Школе и готовиться к ним в рабочее время — при условии, что это не будет мешать основному делу".

Летно-испытательная работа

Помощь профессора сыграла важную роль в судьбе Анатолия. Он стал читать в Школе летчиков-испытателей курс лекций по устойчивости и управляемости самолетов. К этому курсу ему практи-

чески не надо было готовиться, поскольку с первых же дней работы в ЛИИ он занимался расследованиями ряда летных происшествий, связанных с устойчивостью и управляемостью; для того, чтобы в них разобраться, требовалось основательное понимание вопросов поведения упругого летательного аппарата в полете. Это была большая школа. В то время начиналось широкое освоение Аэрофлотом и некоторыми зарубежными авиакомпаниями пассажирских реактивных самолетов со стреловидным крылом. На больших высотах и углах атаки, в неблагоприятную погоду — при порывах ветра, болтанке самолеты эти стали попадать в условия срывного обтекания, сваливались, а некоторые попадали и в штопор. Случались и катастрофы. Обнаружилось, что продольная неустойчивость самолета (так называемая "ложка" зависимости продольного момента от подъемной силы) усугублялась неблагоприятными деформациями стреловидного крыла и "всплыванием" элеронов при больших скоростных напорах и перегрузках. Чтобы уменьшить этот эффект, решили уменьшить шарнирные моменты элерона, срезав его "ножи" на задней кромке. В этой исследовательской "кухне" (она так называлась в шутку инженерами и летчиками из-за частого употребления таких понятий, как "ложка", "нож" и даже "вилка" — элемент деформирующейся проводки управления элеронами) Грищенко "поварился" основательно, поскольку проблема оказалась общей для большого класса самолетов со стреловидными крыльями — Ту-16, Ту-104, Ту-95, Ту-114...

Однажды мы заговорили с Анатолием о страхе летчика-испытателя. Он заметил: "Страх у всех людей — одинаковый! Вот реакция на него у разных людей — различная. Одних страх "придавливает", а других мобилизует. Если человек — профессионал подлинный, хорошо подготовившийся к испытаниям на земле, то он меньше боится и подвержен меньшей опасности. Вообще-то чувство страха в полете, как правило, не появляется. Оно может возникнуть потом. Но однажды я его испытал в полной мере и в полете...

Случилось это на Ту-104. Командиром был Петр Иванович Казьмин, а я — вторым летчиком. Полет был ночной, но ночи тогда, в начале июля, стояли короткие, горизонт светился (особенно светло было на севере). Через какое-то время после выхода на заданный маршрут на высоте около 12 тысяч метров командир — "дядя Петя", так мы его называли с почтительностью, — ушел в салон переговорить с инженерами-испытателями. Штурман подсказывает мне, что скоро будем разворачиваться. А я сижу и думаю: что-то давно мы на автопилоте идем. Нажимаю кнопку и смотрю вверх на пульт — выключился ли автопилот. Вряд ли я смотрел на пульт долго, но у меня возникла тревожная мысль: горизонта не видно. Смотрю на приборную доску: скорость снижения самолета 30 метров в секунду, скорость полета также быстро возросла и стала почти предельной для самолета этого типа, крен — 30°! Словом, "свистим" вниз с разгоном. Я немедля убираю газ, устраняю крен и начинаю тянуть штурвал на себя. На подобных режимах никогда не летал (да и вообще на Ту-104 мало летал), но

знал об опасности выхода на ограничения по скорости и на большие углы атаки. Тем не менее потянул штурвал сильнее, чем надо, — и началась та самая "кухня": возникла мощная тряска самолета — начался срыв. Понял, что можно свалиться, и сразу, буквально навалившись грудью на штурвал, отдаю его от себя. Тряска прекратилась, но самолет вторично попал в крен. А кругом — ночь. Выбрал крен, уменьшил скорость снижения и скорость полета...

В это время заходит командир — "дядя Петя". До того момента никакого страха у меня не было и в помине. А здесь испугался. Испугался, что сейчас... будет бить. Ведь я же сам себя загнал, пусть ночью, но в довольно простых метеоусловиях, на этот режим. Дернуло меня отключить автопилот на такой высоте (практически — на потолке для этой машины), полетать "на руках". К счастью, сразу понял, что надо тормозить, и сбросил прежде всего газ. Вот это-то изменение режима работы двигателей заметил командир и поспешил в кабину. Пока его не было, я делал все необходимое, чтоб не дать развиться срыву, чтоб не войти в штопор. Когда же он оказался рядом, я весь сжался от настоящего страха, ожидая заслуженного подзатыльника. Сжался и перестал смотреть на приборы. "Дядя Петя" молча сел в командирское кресло, снова набрал заданную высоту (а мы потеряли несколько тысяч метров), поставил машину на автопилот, и мы полетели дальше...

...Прошло 16 лет, но до сих пор остается тягостное ощущение досады. После того не раз бывали трудные ситуации в испытательной работе. Но страха все же не бывало. Я уже не мог себе этого позволить..."

Петру Ивановичу Казьмину сегодня далеко за 70. Он — замечательный летчик-испытатель (между прочим, инженер-химик по образованию, проработавший по этой, случайной для него специальности считанные дни), прошел войну в качестве боевого летчика-истребителя. Придя после войны в ЛИИ, выполнял редкостные испытания. В частности, он впервые поднимал некоторые опытные машины, одним из первых в стране значительно (на 15%) преодолел скорость звука (на самолете МиГ-17), испытывал крылатые ракеты, участвовал в полетах с созданием условий невесомости, причем налетал в невесомости (вместе с космонавтами и без них) в сумме около двух суток, хотя каждый отдельный режим невесомости на самолете длился всего 24 — 26 секунд! Так вот, когда мы вспомнили с Петром Ивановичем Толю Грищенко и его страхи от "подзатыльников дяди Пети", старый летчик рассмеялся: "Нет, на это я не способен..." Петр Иванович рассказал о том, что тогда произошло: "Толя Грищенко — очень хороший, непосредственный человек, искренний и безо всякой задней мысли. У меня к нему всегда было и остается только теплое чувство. Тогда в полете вот что получилось. По всей видимости, Толя, пока самолет был на автопилоте, изменил положение триммера руля высоты. Машина при включенном автопилоте на это не реагировала. Однако при отключении автопилота машина резко увеличила угол атаки и в конечном итоге сорвалась. Ничего этого я не знал, конечно, будучи в салоне, куда меня позвали поужинать. Но как только резко возросла перегрузка, я бросился в кабину. Как я туда добрался, что и как делал, взяв

штурвал в руки, — сказать не могу. Все делалось по интуиции, быстро и, наверное, точно, потому что вывел машину из штопора на высоте 4000 метров. Нас как "победителей" судили не особенно строго..."

Справедливости ради следует отметить, что вряд ли приведенный ранее и отличающийся в каких-то деталях рассказ самокритичного летчика Грищенко — только об испуге, о минутной слабости. Завидное самообладание было у Анатолия уже в аэроклубе, когда он только начинал летать. Вот история, рассказанная, со слов Анатолия, его товарищем, заслуженным летчиком-испытателем СССР Аркадием Макаровым: "В самом первом прыжке Анатолия с парашютом у него не наполнился купол. При первом прыжке редко кто в такой ситуации не теряется. Грищенко понял, что дернуть кольцо запасного парашюта — мало, эффект был бы тот же; в соответствии с рекомендациями теории парашютного дела он сначала определил направление вращения и двумя руками выбросил запасной парашют в нужную сторону. Зная, как сложно сохранить самообладание в такой момент, я поразился. Думаю, вот тогда уже проявились в нем задатки настоящего летчика-испытателя".

А вот что рассказал свидетель этого, да и многих других событий в жизни Анатолия, один из ближайших его друзей по Московскому авиационному институту Юрий Федоров:

"Дело было так. 14 сентября 1956 года мы, курсанты отделения летчиков-спортсменов аэроклуба МАИ первого года обучения, должны были совершать тренировочные прыжки с парашютом (существовала такая полезная практика — все летчики, в том числе и курсанты аэроклубов, были обязаны хотя бы один раз в год прыгнуть с парашютом, — во-первых, чтобы преодолеть страх перед этим далеко не для всех приятным и простым испытанием, и, во-вторых, чтобы подготовить начинающего летчика к возможным неожиданностям в воздухе).

Прыгали мы в то время с самолета По-2 — "кукурузника". Парашютист должен был выбраться из кабины на крыло, пройти по нему, держась за обрезы кабин — своей и инструктора, который сидел сзади, — и лишь после этого сделать шаг в пустоту. Прыжок был с принудительным раскрытием парашюта, и его вытяжной фал цеплялся за скобу на самолете. На этот раз произошло перехлестывание купола одной из строп, и Анатолий стал стремительно падать...

Высота быстро уменьшалась. Мы стояли словно окаменевшие. Пилот, сбрасывавший Анатолия, заложив крутой вираж, в глубокой спирали крутился вокруг него и, вероятно, что-то ему кричал. Да разве в такой ситуации что-нибудь услышишь! Вот здесь-то и проявилось самообладание Грищенко. Он сумел правильно оценить происходящее, принять единственно верное решение — то, о котором рассказывал впоследствии Аркадию, — и хладнокровно его осуществить.

Полгода спустя там же, в Крюкове, где в то время базировался аэродром аэроклуба МАИ (теперь на этом месте центр города Зеленограда), судьба вновь испытала молодого курсанта на прочность. Тогда мы впервые начали самостоятельно летать в "зону" на выполнение фигур высшего пилотажа. И надо же было случиться, что в

одном из первых таких полетов при выполнении посадки Толя вдруг обнаружил, что на левом крыле не выскочил "солдатик" (так называют механический указатель выпуска шасси). Грищенко пытался поставить стойку шасси на свое место с помощью перегрузок, возникающих при выполнении фигур высшего пилотажа. Однако "солдатик" не выходил. После этого было принято решение имитировать посадку на одно колесо в надежде на то, что при скользящем ударе о землю вторая — непослушная — нога встанет на замок. Операция эта довольно деликатная: нужно точно рассчитать скорость снижения, угол приземления и силу удара колесом "здоровой" ноги о землю. И такую имитацию посадки было предложено произвести курсанту второго года обучения! Были, видимо, такие основания у людей, которые головой отвечали за судьбу молодого летчика. Толя и на этот раз выполнил все четко. Однако "солдатик" оставался непослушным...

Горючее было на исходе, и тогда курсанту было предложено садиться на одну ногу. Толя блестяще справился с этой задачей, опустив вторую ногу на землю только тогда, когда скорость самолета была уже безопасной..."

Эпопея с туполевскими машинами свела Анатолия с его будущей женой. Галина Мелехина, работавшая в филиале ОКБ А. Н. Туполева в Томилине, была прикомандирована тогда к Жуковской летно-испытательной и доводочной базе ОКБ. Однажды в зал, где Галина занималась расшифровкой своих лент с записями параметров испытательных полетов, вошел высокий обветренный человек в унтах и громко со всеми поздоровался. Она еще не знала, кто этот стройный, красивый молодой человек, открытый и раскованный, но, только увидев его, сказала себе с трепетом и неожиданной уверенностью : "Это он!"

Три месяца их столы были рядом. Анатолий, будучи летающим ведущим инженером ЛИИ, постоянно бывал на туполевской базе и прежде, а тут и вовсе зачастил...

На майские праздники она вместе с подругой осмелилась пригласить его на вечер во Дворец культуры. Потом он пригласил ее в семью своего товарища Юры Швачко. А потом — отмечали Толино 25-летие.

Однажды летом — они не были еще женаты — на прогулке она потеряла простенький кулон с искусственным лунным камнем. Он его нашел после долгих поисков, но ей не возвратил и ничего не сказал. Почему — ей стало ясно спустя годы...

Встречались они два года, прежде чем он попросил ее руки.

Впрочем, как попросил! Как-то вечером они собирались гулять Отец Гали смотрел телевизор. Заговорили о новостях, и Толя спросил: "А что, о нашей женитьбе там ничего не сообщали?.."

На следующий день он купил понравившиеся ей золотые часики, и они стали думать, где бы снять частное жилье.

Когда они поженились, Анатолий летал в аэроклубе, и это немало беспокоило Галину. А когда он стал испытателем, волнений (тем более с появлением детей Бориса и Ильи), конечно же, прибавилось.

По прошествии многих лет (когда его уже не было в живых) Га-

лина Николаевна как-то сказала: "Вся жизнь с Толей была такая: днем в суете не вспоминала особо о нем, об опасностях его работы, а вечером, услышав, как он вставляет ключ в замочную скважину, каждый раз говорила себе: "Ну, слава Богу, — все нормально. Пришел!" Каждый день боялась, как бы чего не произошло... И волей-неволей вспоминала слова Ю. И. Снешко, известного ученого ЛИИ, говорившего еще до поступления Толи в Школу о несомненных перспективах его как научного работника..."

Была такая пора у испытателей, когда им платили за работу особенно мало. Галина, всегда боявшаяся за него, решила как-то "воспользоваться" хоть этим и предложила ему уйти с летной работы. Он возмутился и сказал: "Сколько бы мне ни платили, я все равно буду летать". Он был фанатиком в своей работе...

Однажды у нас с Грищенко зашел разговор о том, что значит для испытателя хорошо летать, в частности, на вертолетах. Ведь, по мнению многих летчиков-испытателей — универсалов, вертолет — машина своеобразная, в отношении устойчивости и управляемости даже, может быть, более сложная, чем самолет, и потому его пилотирование, особенно по приборам, в сложных, ночных условиях требует от летчика специальных навыков. Анатолий тут же высказал на этот счет, по-видимому, давно продуманное суждение: "Все зависит от характера полета. Например, можно летать в качестве цели для условных стрельб, — включил себе автопилот и летай на здоровье. А можно испытывать машину на штопор, летать на предельных режимах по прочности, устойчивости, двигатели проверять. На любой машине, включая, скажем, спортивный самолет, можно выполнять и очень сложные задания. С точки зрения чистого летания не вижу никакой разницы между самолетом и вертолетом. Чтобы хорошо летать и на том, и на другом, нужно, прежде всего, хорошо подготовиться на земле: изучить технику, проанализировать режимы предстоящего испытательного полета, понять физическую суть ожидаемых явлений. Это все процентов на семьдесят закладывается на земле. Творческий склад ума для летчика — большое благо, и потому хорошие летчики — это, как правило, мыслящие, творческие люди. Впрочем, как и в любом деле, очень важно находить людям правильное место в соответствии с их природными данными и способностями".

Грищенко освоил более 30 типов и модификаций самолетов и вертолетов. Его общий налет составил более 5000 часов, из них около половины — в испытательных полетах. Он участник уникальных испытаний и операций (например, в последнее время, — по отработке метода транспортировки тяжелых грузов с помощью двух вертолетов, по транспортировке агрегатов воздушно-космического самолета "Буран", а еще раньше — по подхвату вертолетом Ми-8 спускаемых космических аппаратов с помощью специальных устройств). Он вообще много успел сделать, особенно для испытаний и доводки современных отечественных вертолетов, их внедрения в серийное производство. В числе основных летчиков-испытателей впервые у нас в стране провел летные исследования боевых вертолетов, показав, что их маневренные свойства во многом определяются прочностью конструкции и ее аэроупругими характеристика-

ми. Ему — одному из лучших наших летчиков-испытателей вертолетов, по словам такого авторитета в этой области, как доктор технических наук А. И. Акимов, было что сказать о себе, но он рассказывал больше о товарищах.

Одновременно с Грищенко пришли Олег Кононенко и Николай Бессонов, а на год позже — Анатолий Муха. В те годы, когда они появились в ЛИИ, один испытатель пошутил в летной комнате: "У нас пошли одни хохлы: Кононенко, Грищенко, Муха, Станкявичюс, Назарян..." Среди этих "хохлов" были выдающиеся испытатели.

Почти все они погибли. Лишь один ушел с летно-испытательной работы из-за травмы позвоночника — Назарян. Грищенко, загораясь, рассказывал о мастерской посадке Валентина Назаряна на болото со взведенной катапультой после того, как она не сработала в воздухе на истребителе, попавшем в аварийную ситуацию. Об одном из своих товарищей-вертолетчиков Николае Бессонове, самоотверженно пытавшемся спасти товарищей в вертолете, охваченном пламенем при неудачной посадке, Грищенко сказал с болью: "...Недель пять, наверное, был жив. И умер, но не столько от травмы физической, сколько от того, что казнил себя за досадные упущения экипажа". И это говорилось в разгар собственной болезни...

Трагичной была гибель Олега Кононенко. Он ушел на дно океана в кабине самолета вертикального взлета и посадки Як-38, упавшего в воду сразу после взлета с авианесущего крейсера. Анатолий Муха погиб на камовском вертолете Ка-26, исследуя опасный режим так называемого "вихревого кольца", требовавший немедленного покидания машины. Второй член экипажа спасся, выпрыгнув с парашютом. Лишь после этого выбросился Анатолий, но был зарублен лопастями винта...

Многих отличных испытателей-вертолетчиков дал Московский авиационный институт. Некоторые из них летали вместе с Анатолием Грищенко в аэроклубах, и пройдя Школу летчиков-испытателей, занялись испытательской работой. Среди погибших — В. Смолин, Ю. Швачко, О. Яркин, Е. Пугаев, Ю. Петер, Б. Савинов. А сколько прекрасных летчиков погибло при испытаниях самолетов...

Среди действующих летчиков-испытателей, вышедших из МАИ, более других с Анатолием Грищенко работал ведущий летчик-испытатель ОКБ им. М. Л. Миля Гурген Карапетян. Мы с Гургеном учились на одном курсе МАИ, и превращение его, бесшабашного, как мне казалось, несобранного, заразительно веселого студента в профессионала высшей квалификации, шеф-пилота знаменитой фирмы поражало меня и поражает не меньше самых удивительных превращений, которых немало и у выдающихся летчиков. Как-то мы заговорили об этом с Анатолием Грищенко.

Он рассказал: "Гурген в аэроклубе почти с самого начала стал вертолетчиком (в отличие от меня — я долго летал на самолетах); он был даже чемпионом Союза по вертолетному спорту. Карапетяну и пришедшему с ним работать на фирму Миля товарищу по аэроклубу МАИ Юрию Швачко повезло. Их обоих приметил замечательный летчик — шеф-пилот ОКБ Р. И. Капрэлян. Он впервые поднял и испытал уникальный для своего времени вертолет Ми-6, установив многие мировые рекорды. Помимо чисто профессио-

нального мастерства ребят притягивала и редкая человечность Рафаила Ивановича. При его содействии и поддержке генерального конструктора М. Л. Миля молодых инженеров направили в Школу летчиков-испытателей: вертолетчиков с таким стажем и опытом, как у них, в ту пору было в стране немного, и это предопределило необычно большой прием в Школу не военных летчиков, а гражданских — инженеров, спортсменов.

Грищенко как-то говорил о Карапетяне: "Меня чем он поражает? Системой работы. Он не только заранее тщательно продумывает предстоящее испытание. Он всегда с папкой, в которой все записано. Для него нет мелочей, когда дело касается испытаний, и его подсказки могут быть самыми неожиданными и касаться того, чего нет ни в каких инструкциях.

У него необыкновенная реакция. Однажды на опытном Ми-28 разрушилась трансмиссия, ведущая к хвостовому винту. Карапетян успел отреагировать и выключить двигатели. Он приостановил крайне опасное неуправляемое вращение вертолета, вызванное близостью земли. На летающей лаборатории — вертолете Ми-24 с несущей системой вертолета Ми-28 — Карапетян столкнулся с быстро нараставшими автоколебаниями — так называемым хордовым флаттером несущего винта. Он и тут сумел спасти машину.

"Не знаю уж почему, — недоумевал Грищенко, — но достойного признания заслуг Карапетян ждет что-то чрезмерно долго. Он поднял несколько перспективных машин — Ми-26, Ми-28 и выполнил с ними огромный объем испытаний, в том числе на крайних режимах*. Вертолет Ми-24 первым поднимал Герман Алферов. Но и этим принципиально новым в то время вертолетом, испытаниями, доводкой новой модификации вертолета, принятого на вооружение, и внедрением его в производство на серийном заводе занимался в основном именно Карапетян. Мы с ним много летали в самых разных условиях. Как-то случилось, что у фирмы Миля не было летчиков и нужно было испытывать противообледенительную систему на Ми-14. Так мы летали в Североморск, это было в 1975 году, и работали вместе над Баренцевым морем (он, кстати, впервые в стране выполнил на вертолете-амфибии Ми-14 посадку с выключенным двигателем, на авторотации, — в море). Нас связывала также большая работа по испытаниям Ми-26 — Гурген был ведущим летчиком, и мы облетывали опытные машины. Это был 1979 год. Последние наши совместные полеты были уже в Чернобыле, сразу после аварии на АЭС. Предстояла сложная работа, которую мог выполнить лишь вертолет большой грузоподъемности — Ми-26. Летный состав в частях еще не освоил в полной мере всех его возможностей, и призвали на помощь нас, испытателей..."

Здесь уместно прервать Грищенко и заметить, что те самые мастерство и ответственность, профессионализм, проявляющийся во

** Можно представить себе удовлетворение и радость за товарища, которые получил бы Анатолий, прочитав в "Ведомостях Верховного Совета СССР" Указ Президента от 24 января 1991 года: "За мужество и героизм, проявленные при испытаниях новой авиационной техники, присвоить звание Героя Советского Союза с вручением медали "Золотая Звезда" и ордена Ленина Карапетяну Гургену Рубеновичу — летчику-испытателю". — Прим. авт.*

всем, опирающийся на глубокие инженерные знания и понимание сути явлений, отмеченные высоким указом мужество и героизм Карапетяна — это типичные черты и самого Грищенко.

Уже говорилось — бегло — о некоторых работах Грищенко-испытателя. Стоит о них сказать подробнее, поскольку это было главным делом его жизни.

Выдающиеся летчики старшего поколения — Виницкий, Гарнаев, Капрэлян, Милютичев — внесли большой вклад в исследования вертолетов как транспортной (т. е. не очень маневренной) техники. На время Грищенко и его сверстников-испытателей пришлось появление и широкое распространение высокоманевренных боевых вертолетов (типа Ми-24). У таких машин — даже в отличие от самых маневренных современных самолетов — очень велика кривизна траектории, значительны угловые скорости маневрирования. Это обстоятельство, как и высокий уровень линейных и угловых ускорений, выразилось в повышенных требованиях к физиологическим данным экипажа, а также к его умению пилотировать машину и ориентироваться при выполнении сложных боевых маневров. Главное же состояло в том, что если летчик не обладает достаточным мастерством, то он может потерять машину и погибнуть даже без участия противника — вследствие возникновения разрушительных переменных напряжений конструкции и снижения статической прочности. Дело в том, что за один неразумный маневр при таком уровне нагруженности и повреждаемости конструкции можно исчерпать весь ее ресурс, исчисляемый при грамотной эксплуатации тысячами часов. Заметно обостряются также проблемы аэроупругой устойчивости, классического, срывного крутильного и других видов флаттера.

Большой личный вклад в изучение этих проблем внес Анатолий Грищенко — и как летчик, и как инженер.

Столь же большого мастерства требовала и другая упоминавшаяся большая работа — по подхвату спускаемых на парашютах аппаратов. Принимать такие грузы надо уметь в любое время суток, в болтанку и в спокойной атмосфере, в дождь и при ярком солнце.

Выдвигаемые на вертолете штанги подхвата обычно имеют длину около 5 метров, и нужно, чтобы машина точно прошла над куполом парашюта на заданном расстоянии. Специалистами была предложена оригинальная методика выполнения этой операции, и Анатолий Грищенко был одним из первых среди тех, кто стал ее выполнять. Одна из специфических сложностей при выполнении таких работ связана с выдерживанием летчиком заданных режимов полета.

Александр Иванович Акимов высоко ценил умение "держать" установившийся режим. Даже у такого превосходного летчика, как Гарнаев, предпочитавшего "динамичные" работы, были в этом свои сложности. "Выдержать при летных испытаниях один параметр легко, — говорил Акимов, — два — трудно, а три — почти невозможно. Грищенко владел таким мастерством, и ему охотно поручали задания, которые требовали умения выдерживать заданные параметры полета".

Об одной крупной работе Анатолия Грищенко — отработке методов транспортировки грузов на внешней тросовой подвеске с помощью пары вертолетов — стоит сказать несколько подробнее. Критически важным и трудным для выполнения требованием при этом является сохранение необходимой дистанции между ведущим и ведомым вертолетами. Несколько необычно то, что успех такой операции в большой мере зависел от командира и экипажа ведомого (а не ведущего) вертолета. Ведущий должен выдерживать заданные курс и скорости, а ведомый, идущий в возмущенном следе за ним, в условиях болтанки и возможной раскачки груза должен обеспечивать заданное расстояние между машинами. Анатолий Грищенко был командиром экипажа ведомого вертолета*.

Однажды из-за дефектов конструкции (недостаточной усталостной прочности штанги такелажного устройства) оборвалась связь груза в 37 тонн с ведущим вертолетом Ми-26, которым управлял А. П. Макаров. Можно себе представить, что было бы, если бы второй летчик экипажа ведомого вертолета В. П. Сомов мгновенно не среагировал и не сбросил груз, чрезмерный для одной машины. Характерная деталь: напряжение в этом испытательном полете и слетанность командиров экипажей были столь велики, что неожиданно освободившиеся от груза и мгновенно взмывшие вверх метров на триста вертолеты какое-то время, несмотря на сложное возмущенное движение, продолжали идти рядом, словно привязанные друг к другу. Потом, когда прошло оцепенение, Анатолий передал по рации: "Отхожу..." И они смогли увидеть внизу свой "груз". Хорошо, что маршрут выбирался малонаселенным...

Груз в этом испытательном полете был лишь макетом, но весил он все же около сорока тонн и падал с высоты 500 метров.

О напряжении той работы Аркадий Макаров как-то сказал:

"У нас были полеты, когда после посадки весь экипаж минут десять сидел, курил и не говорил ни слова... Чтобы выполнить такую работу, надо быть уверенным друг в друге. Мне с Толей летать было легко. Я никогда не оглядывался, хотя расстояние между нашими винтами составляло 15 — 17 метров, а иногда и того меньше".

У Грищенко был также опыт перевозки одним вертолетом Ми-26 особо тяжелых грузов на нестандартно длинной подвеске. Аналогичный опыт работы с внешней подвеской грузов на Ми-26 был еще лишь в КБ Миля — у Карапетяна и его товарищей. Об этих работах вспомнили, когда произошла катастрофа в Чернобыле...

Чернобыль

Через сутки после катастрофы, ночью 27 апреля 1986 года началось перебазирование в район аварии поднятого по тревоге гвардейского вертолетного полка. Была поставлена задача обследовать с воздуха зону Чернобыльской АЭС, определить размеры повреждения и возможности ликвидации аварии. В соответствии с постав-

** Начинал эту работу замечательный летчик-испытатель Николай Бессонов. Грищенко стал командиром экипажа ведомого вертолета после гибели Бессонова.*

ленной затем задачей — "наглухо запечатать кратер" — вертолетчики сбросили на поврежденный реактор около 5 тысяч тонн песка, глины, доломита, свинца и других материалов. В первые, самые напряжённые, опасные дни работой авиаторов руководил начальник штаба ВВС Киевского военного округа генерал-майор Н. Т. Антошкин, удостоенный впоследствии звания Героя Советского Союза.

В дальнейшем военным летчикам, выполнившим в Чернобыле особенно большую работу, помогли и испытатели. Пока там вместе с Грищенко был Карапетян (его после трех недель отозвали в КБ), они выполнили две операции. Поначалу они отработали методику установки над разрушенным реактором металлической куполообразной крышки диаметром около 19 метров и массой 15 тонн, предназначенной для изоляции радиоактивных выбросов из реактора, их увлажнения и отсоса по специально проложенным гибким шлангам, предварительно уложенным на крышке. Сложность была в том, что рядом со взорвавшимся реактором находилась высокая дымовая труба, а разрушенные металлоконструкции мешали установке крышки. Кроме того, высокая интенсивность радиации (до 1000 Р/ч на крыше машинного зала) ограничивала продолжительность выполнения задачи...

Впрочем, прежде чем рассказать об этой операции подробнее, приведем выдержки из лаконичных письменных "Материалов Грищенко А. Д.", составленных им собственноручно 18 января 1990 года и описывающих последовательное развертывание (по дням и по часам) работы испытателей в зоне аварии.

"26.04.86 г. — авария на ЧАЭС. С 05.05.86 г. — в отпуске. 2 ч 00 мин 10.05.86 г. — в ЛИИ поступила телефонограмма от председателя Комиссии по ликвидации последствий аварии на ЧАЭС Силаева И. С. с указанием направить летчиков-испытателей Грищенко, Макарова, Сомова в Киев в распоряжение Тищенко и Балабуева. Перечисленные летчики занимались летными испытаниями и перевозкой крупногабаритных и тяжелых грузов на внешней подвеске одиночного и пары вертолетов Ми-26.

10.00.10.05.86 г. — экипаж в составе Грищенко, Сомова, бортмехаников (операторов) Евдокимова и Ганичева прибыл на работу.

14.00.10.05.86 г. — перечисленные сотрудники ЛИИ и присоединившийся к ним летчик-испытатель ОКБ им. Миля Карапетян из аэропорта "Внуково" вылетают в Киев.

17.00.10.05.86 г. — в указанном составе группа прибыла в аэропорт "Борисполь" г. Киева.

19.00.10.05.86 г. — Балабуев и Тищенко проводят на заводе в Святошино совещание со специалистами ОКБ им. Миля, им. Антонова и ЛИИ по выполнению полученного вечером задания Комиссии по изготовлению и установке купола-заглушки для 4-го блока. Обсуждались вопросы его изготовления, транспортировки и монтажа. Названный расчетный вес купола позволил сделать вывод, что его транспортировку и монтаж можно выполнить не только парой вертолетов, но и одиночным вертолетом. Для организации испытательно-отладочных работ из ЛИИ вызывается ведущий инженер Коновалов.

9.00.11.05.86 г. — члены экипажа на аэродроме Святошино. В это же время в сборочном цехе ОКБ начинается сборка купола.

15.00.11.05.86 г. — на вертолете Ми-26 прибывает экипаж полковника Чичкова.

16.00.11.05.86 г. — Тищенко назначает Карапетяна командиром, Чичкова — вторым пилотом по транспортировке на внешней подвеске вертолета Ми-26 купола из Святошина в Гостомель.

16.30.11.05.86 г. — на вертолете Ми-8 в составе экипажа ВВС Карапетяна облетывает маршрут Святошино — Гостомель.

20.00.11.05.86 г. — экипаж под командованием Карапетяна на внешней подвеске перевозит купол в Святошино.

10.00.12.05.86 г. — на вертолете Ми-26 с дополнительной свинцовой защитой экипаж в составе Карапетяна, Грищенко, Чичкова, Евдокимова и военных специалистов выполняет полет на аварийный блок для визуальной оценки возможности установки купола на внешней подвеске одного или пары вертолетов (интенсивность облучения над реактором 200 Р/ч).

Вечером 12.05.86 г. возвратившиеся с совещания Комиссии в Чернобыле Тищенко и Балабуев привезли указания готовиться к установке купола.

Принимается решение, учитывая наличие в районе 4-го блока высокого препятствия (трубы) и возможностей вертолета Ми-26 по грузоподъемности, установку купола выполнять одним вертолетом, дооборудованным антирадиационной защитой всех членов экипажа, включая оператора.

На вертолете Ми-26 назначается экипаж: Карапетян — левый летчик, Грищенко — правый летчик, Евдокимов и Ганичев — операторы внешней подвески, штурман и бортинженер — офицеры ВВС. Учитывая сложность подхода к реактору, принимается решение тренировать к установке купола и левого, и правого летчиков.

Экипаж вертолета Ми-24: Сомов, военные специалисты — офицеры ВВС. Их задача: с помощью визирного устройства прицела корректировать работу экипажа Ми-26.

10.00.13.05.86 г. — выполняется полет по определению допустимых скоростей маневра и расхода топлива.

13.05.86 г. — дальнейшие полеты выполняются с весовым макетом купола.

30.05.86 г. — отрабатывается методика захода и установки купола обоими летчиками и операторами. Выбирается оптимальная длина внешней подвески 120 м (исходя из высоты трубы над уровнем пола реакторного зала).

Вертолет дооборудуется дополнительной антирадиационной защитой.

На купол монтируются системы контроля за поведением реактора, системы подачи воды, отсоса воздуха из-под купола, подцепки купола и извлечения шлангов, аварийного извлечения купола.

Отрабатывается методика развертывания шлангов длиной около 650 м, проводится проверка работы систем после этих операций, определяется технология аварийного извлечения купола.

В ОКБ им. Антонова регулярно собираются совещания по поводу выполнения работ, Тищенко ежевечерне проводит разборы полетов, выполненных накануне, оговариваются полетные задания на следующий день.

Ритм работы: отъезд на аэродром в 8.00, выполнение полетов, междуполетные разборы, возвращение в Киев в 20.00 — 21.00. Отбой в 23.00 — 24.00.

К 30.05.86 г. экипаж к работе был подготовлен и возвратился в Москву для получения дальнейших указаний.

В июле при выполнении полета экипажем ВВС купол оборвался и разбился на аэродроме г. Чернобыль..."

Грищенко рассказывал позже: "Необходимо было отработать методику транспортировки и установки купола. В первом полете Гурген вместе с военными летчиками перевезли эту крышку с киевского завода на аэродром в Гостомель. Конструкция для столь больших размеров была относительно легкой, и, к счастью, крышка вела себя в полете довольно устойчиво. Испытали мы ее на скоростях полета не больше 80 км/ч и пришли с Гургеном к выводу: необходимы тренировки для подбора разных подвесок, отработки точности монтажа с использованием крышки, ее весового макета и макета реактора. В Гостомеле и Чернобыле мы выполнили на Ми-26 около 30 полетов: Гурген на левом — командирском сиденье, а я — на правом (фактически как командир работали оба — в зависимости от положения относительно трубы и направления вет-

ра). Учтено было все: и опасность излучения, и близость трубы. Все уже было нами методически отработано, когда военные летчики в наше отсутствие получили указание поставить крышу без помощи испытателей. Военные провели в Чернобыле огромную и опасную работу. Их экипажи регулярно обновлялись. Но новички не могли знать некоторых известных лишь нам ограничений, и крышка была разбита. Вторую крышку делать уже не стали..."

А вот некоторые дополнительные подробности.

Над реактором экипаж вертолета Ми-26 Карапетяна и Грищенко прошел несколько раз на высоте 200 метров. Перед установкой крышки следовало разведать обстановку в зоне реактора, характер расположения разрушенных металлоконструкций и прочее. Вылетев на эту разведку, они обнаружили в воздухе добрый десяток военных вертолетов, которые ходили по кругу и сбрасывали на реактор песок (позже они узнали, что сила стихии была такова, что песок плавился и растекался огненной лавой).

Грищенко и Карапетян вклинились в этот круг и прошли над реактором четыре раза. Шли на малой скорости, чтобы рассмотреть и запомнить нагромождения постоянно менявшейся формы — из-за сбросов с вертолетов. Постарались по возможности уменьшить дозу полученного облучения: в нижней части фюзеляжа уложили двадцатимиллиметровые плиты свинца, надели по два тяжелых свинцовых пояса, защищавших внутренние органы. К возможному минимуму свели количество радиоактивного воздуха, засасываемого системой кондиционирования...

Вместе с ними в Чернобыле был Генеральный конструктор вертолетов М. Н. Тищенко. Узнав, что экипаж во время разведывательных полетов получил дозу облучения примерно 8 рентген, он запретил полеты над реактором. Поскольку разведка была необходима, выход нашли в использовании вертолета Ми-24. Прицельная станция этого вертолета дает тринадцатикратное увеличение и потому позволяет наблюдать зону реактора с некоторого удаления. Карту радиационной обстановки летчикам поначалу не дали (как секретную!). Но начальник химразведки полка все же ознакомил их с радиоактивной обстановкой и указал наиболее безопасную зону, из которой, с расстояния в один километр они стали вести наблюдение. Листов свинца у них не было, поскольку для вертолета Ми-24 это было недопустимо вследствие неприемлемого изменения положения центра масс машины.

На установку крышки отводилось — по условиям безопасности — 3 минуты, в которые и Карапетян, и Грищенко на тренировках в Гостомеле вполне укладывались.

В какой-то момент их тренировки захотел посмотреть Генеральный конструктор П. В. Балабуев (крышку, как уже говорилось, спроектировали и изготовили в ОКБ им. О. К. Антонова). Балабуев не скрывал своего удовлетворения увиденным мастерством летчиков, а также их решимостью выполнить сложную и опасную операцию. Позже они узнали о причине неожиданного приезда Балабуева. Кто-то доложил "наверх", будто летчики не хотят ставить крышку и специально ее раскачивают в полете. Однако, конечно, все было не так. Поначалу длина троса по настоянию М. Н. Тищен-

ко была принята равной 250 метров (для обеспечения большей безопасности экипажа), но при этом не удалось избежать раскачки крышки со всеми вытекающими из этого осложнениями, так что по предложению летчиков уменьшили длину троса до 150 метров. Балабуев, вполне удовлетворенный тренировочными полетами, уехал в полной уверенности, что экипаж установит крышку над реактором и проложит по территории станции, в соответствии с командами вертолета-корректировщика Ми-24, шланг, намотанный сверху крышки.

Когда все было отработано экипажем, И. С. Силаева в качестве Председателя Государственной комиссии сменил Л. А. Воронин. Дважды у него на совещаниях обсуждался вопрос об установке крышки. Было высказано полное удовлетворение проведенной подготовительной работой и экипаж был отправлен в Москву с предупреждением: "Мы вас вызовем!"

Через какое-то время (уже в июле) на дачу ушедшему в отпуск Карапетяну доставили записку: "Гурген, сегодня вечером ты должен быть в Москве, завтра утром — у Министра, а потом — ставить крышку в Чернобыле". Утром, придя пораньше в КБ, он услышал: "Ты знаешь, крышку — уронили!"

Как выяснилось, причина была весьма простой. В системе тросовой подвески крышки имелся срезной болт, который при натяжении троса силой, превышавшей примерно 18 тонн, разрушался и позволял освободиться в аварийной ситуации от груза. Это предохранительное устройство было чисто механическим и в отличие от электронных устройств "не боялось" излучения. (Со случаями отказа электроники летчики уже сталкивались: при полетах над реактором у них вышла из строя телевизионная камера...) Так вот, зная, что масса крышки со шлангом составляет 15 тонн, а в полете крышка устанавливается под отрицательным углом атаки, Грищенко и Карапетян летали на малых скоростях, чтобы не возникла чрезмерная направленная вниз аэродинамическая сила в дополнение к весу. Это, во-первых. А во-вторых, они не допускали раскачивания крышки, чтобы исключить дополнительные динамические нагрузки.

Когда без испытателей работу поручили военному экипажу, не все эти тонкости ему сообщили, а те экипажи военных летчиков на Ми-26, которые прежде работали рядом с испытателями, уже сменились. В итоге — крышка была разбита...

После этого возникли другие задачи. Из Чернобыля пришло указание направить туда пожарный вертолет. Имелся такой ("гарнаевский") вертолет Ми-6 с баком воды на 5 тонн и штангой брандсбойта впереди. Карапетян стал немедленно собираться, но его остановил генеральный конструктор: "А я тебя не отпускаю!" "Почему?" — удивился Карапетян. "А потому, — ответил М. Н. Тищенко, — что у тебя не менее важная работа по вертолету Ми-28 и ты будешь заниматься ею. В Чернобыле справятся без тебя".

Вновь в Чернобыль полетел — но уже командиром экипажа — Грищенко; вторым пилотом был Макаров. Им необходимо было, насколько возможно, приблизиться к самой трубе. Теперь это потребовалось, чтобы смыть с нее, с помощью пожарного вертолета,

куски радиоактивного графита, заброшенного при взрыве реактора на расположенные на семи разных уровнях площадки этой трубы.

Обратимся вновь к "Материалам Грищенко":

"В то же время, когда иаша группа под руководством Тищенко и Балабуева готовилась в Киеве, в Москве, в ОКБ им. Миля, под руководством заместителя геиерального конструктора Самусеико проектировалась, изготовлялась и монтировалась иа вертолете Ми-26 система транспортировки, заправки и распыления воды и специальных жидкостей для проведения дезактивациоиных работ. К 25.06.86 г. оборудоваиный вертолет и группа специалистов во главе с Самусенко прибыли в распоряжение комиссии и начали отработку системы и работы по дезактивации.

В дальнейшем такой системой была осиащена большая группа вертолетов, с высокой эффективиостью проводившая дезактивациоииые работы в сильио пораженных местах.

Август–сентябрь 1986 г. В начале августа была поставлеиа задача провести дезактивацию трубы и ее площадок в районе 4-го эиергоблока. Для этой цели иамечалось использовать пожарный вертолет Ми-6, оборудоваииый емкостью для воды, трубопроводами, иасосами и управляемым из кабииы штурмана стволом. Ввиду того что при этом возиикала иеобходимость приближеиия к конструкции трубы на расстояние, выходящее за допускаемое строевыми инструкциями, решеио было привлечь к этой работе экипаж ЛИИ, имевший опыт таких полетов и выполиявший полеты по транспортировке парой вертолетов грузов иа общей виешией подвеске.

Дооборудованный и прошедший профилактические работы иа заводе ОКБ в Москве вертолет Ми-6 с экипажами ВВС и ЛИИ (Грищенко, Макаров, Воскресеиский, Коновалов) 16.08.86 г. вылетел в Чернобыль.

После отработки методики выполиения работ и озиакомительиого полета в район 4-го энергоблока был выполиеи демонстрационный полет для членов Комиссии (в то время ее председателем был Ведерииков Г.Г.).

После этого полета из-за опасеиия того, что мощиая струя от винта вертолета Ми-6 начнет раздувать осевшую на площадках и самой трубе радиоактивную грязь по всей территории станции (излучение которой к этому времени было приведено к более-менее приемлемому в 0,2 — 0,4 Р/ч иа осиовной ее части), полеты по дезактивации трубы были отмеиены".

Именно испытатели понадобились на этот раз потому, что другие летчики, не имевшие опыта полетов вблизи препятствий, не могли приблизиться к трубе на необходимые 10-12 метров. Особая потенциальная опасность этой работы состояла еще вот в чем. Когда летчики летали над трубой и реактором, они были защищены от излучения свинцовыми плитами в днище вертолета. При горизонтальном же подходе к радиоактивным площадкам этой трубы защиты, особенно у штурмана впереди, не было почти никакой. На использовании пожарного вертолета настаивали ученые. Однако территория вокруг трубы была уже очищена, дезактивирована, а смыв радиоактивных кусков графита и пыли с трубы вниз вынудил бы делать эту большую работу вновь. Против выступили военные, и их поддержал Председатель Государственной комиссии.

Наконец, отказались и от этой процедуры, а экипаж ЛИИ привлекли к новой работе.

(Аркадий Макаров рассказывал, что трубу очистили своими руками люди. Платили за каждую минуту работы на трубе. Расчет производили тут же — внизу...)

Из "Материалов Грищенко":

"...В связи с необходимостью пуска первого и второго энергоблоков возникла потребность доставить на станцию узлы систем вентиляции, кондициоиированиия и очистки воздуха весом до 14 тонн каждый и габаритами 6 × 6 × 6 м.

С учетом нежелательности подиятия пыли иа территории стаиции длина троса внешней подвески должна была значительно превышать предусмотренную инст-

рукцией; поскольку экипажи ВВС таких полетов на вертолетах Ми-26 ранее не выполняли, к транспортировке грузов и подготовке военных экипажей был привлечен экипаж ЛИИ.

С 25 августа мы приступили к работе в составе группы вертолетов Ми-26 под командованием полковника Водолажского. До 15 сентября было подготовлено несколько экипажей и перевезено около 250 тонн грузов.

Для выполнения работ из Москвы прибыли бортмеханик-оператор Евдокимов и борткинооператор Бондаренко, были доставлены комплекты удлиненной внешней подвески. С целью уточнения места укладки грузов, курсов захода на укладку с учетом препятствий и допустимых метеоусловий были выполнены две посадки на станцию.

Ритм работы: отъезд из гостиницы в 6.00, завтрак, полеты, возвращение на базу в г.Овруч в 20.00-21.00, ужин, в 22.00 — возвращение в гостиницу.

16 сентября после выполнения работ экипаж возвратился в Москву. В первой половине октября для выполнения таких же работ для третьего энергоблока привлекался экипаж ЛИИ в составе Макарова, Семенова, Митина, Евдокимова, Коновалова..."

Принципиальная сложность подобного рода монтажных работ состояла, кроме всего прочего, в том, что тяжелые грузы особой ценности приходилось монтировать строго вертикально. Не допускались сколько-нибудь значительные боковые смещения, во-первых, потому что груз при этом мог перевернуться, а во-вторых, потому что требовалось некоторые из них ставить вплотную к стенам станции (поскольку электроника дистанционно управляемых машин, подогнанных к станции, — бульдозеров, тракторов, — вследствие мощного излучения вышла из строя). Конечно, нельзя было при этом разбить груз о стены или иные сооружения. Однако длина подвески составляла около 250 метров. Чтобы определить с такой высоты положение машины и груза относительно земли и скорректировать их необходимым образом, нужны были исключительное чутье оператора и точная реакция пилота на его команды.

За несколько дней до прилета в Чернобыль последнего экипажа ЛИИ 2 октября 1986 года в непосредственной близости от четвертого блока станции разбился экипаж военных летчиков вертолета Ми-8 капитана В. К. Воробьева. Мало того, что в этой зоне было особенно интенсивное излучение — работать приходилось вблизи высокой трубы и стен станции. Особого внимания у измученных интенсивной работой экипажей требовали малозаметные провода ЛЭП, протянувшиеся тут же рядом, и высокие строительные краны. Случайно ударившись лопастями винта о кран, вертолет Ми-8 рухнул на третий, неповрежденный энергоблок станции, задев его, правда, лишь хвостовой балкой. Разбились кроме В.К.Воробьева также А.Е.Югнинд, Л.И.Христич, Н.А.Ганжук, но трагедия могла быть неизмеримо большей, если бы разрушился энергоблок.

Исключительная ответственность работы, чуть ли не каждый шаг которой санкционировался Москвой, большое нервное и физическое напряжение требовали, по крайней мере, бытовой устроенности экипажей, нормального сна и отдыха. В.М.Семенов рассказывал о последней экспедиции: "Нас разместили в Овруче в нескольких десятках километров от станции Вильча на границе 30-километровой запретной зоны, откуда мы потом доставляли грузы на АЭС. Мест в гостинице поначалу не нашлось. Хотели нас поселить в 30-местный "номер". Потом отыскались какие-то комнаты, которые берегли для начальства, и около 22.00 после 5 часов пере-

дряг экипаж, наконец, разместили. Перед этим, еще днем, мы успели побывать в самом Чернобыле, прилетев туда прямо из аэропорта. В Чернобыле мы обсудили в общих чертах план предстоящей с утра работы и уточнили его после облета и осмотра станции. Уже вечером, когда нас привезли в Овруч (и начались мытарства с размещением), проявились первые признаки облучения: воспалились и покраснели глаза (было такое ощущение, что в глаза попал песок — не проходила резь), горло стало першить, появился сильный кашель. Сон был кошмарный..."

Грищенко, Макаров, Семенов и их товарищи рассказывали о гнетущем впечатлении, которое оставляли покинутые жителями дома с выросшей вокруг них огромной, в 3-4 метра высотой, словно звенящей травой, безлюдные сады с тяжелыми красивыми плодами на деревьях, лес с огромными белыми грибами без червей. Вспоминали летчики о необычной серой радиоактивной пыли...

Иногда затруднения вызывала погода. А однажды в сильный неожиданный туман помог... разрушенный реактор.

Как рассказывал Владимир Семенов, это был полет экипажа из ЛИИ в Чернобыле — уже без Грищенко. Предстояло смонтировать вплотную у станции новый фильтр. Массивное сооружение было доставлено на барже и сгружено на берегу. Пока закрепляли груз перед подъемом и вертолет набирал требуемую высоту, всю округу закрыл плотный туман. В ровном туманном покрывале был виден единственный ориентир: над реактором, хотя он и был заглушен, поднимался теплый воздух. Садиться с дорогостоящим грузом было невозможно, и командир экипажа Аркадий Макаров взял курс на станцию. Подошли к ней, увидели сквозь редкие просветы узкую дорогу, ведущую к реактору, и сумели-таки ювелирно поставить на нее фильтр. После этого они направились на пункт дезактивации техники — между Чернобылем и Черниговым, где их накрыл такой туман, что лететь дальше было уже невозможно. Почти целый день экипаж просидел в своем вертолете. Летчики знали, что в кабине уровень радиации явно превышал предельно допустимые нормы, но снаружи была такая же зараженная местность. К вечеру — их забрал пролетавший военный вертолет. Всем записали полученные дозы облучения, казалось, — совсем нестрашные. Но чего стоили эти записи и измерения, понятно лишь сейчас, когда выяснилось, что у Анатолия Грищенко фактическая доза облучения (по измерениям в США) оказалась в 15 раз больше сообщенной ему у нас...*

Хождение по мукам

По возвращении из Чернобыля Анатолий почувствовал быстро нараставшее ухудшение здоровья, с которым ничего не могли поде-

---

** Следует добавить: уже после того, как текст был набран, автору довелось узнать довольно много уточнений, касающихся некоторых из описанных здесь работ, от участника всех трех экспедиций летчиков-испытателей в Чернобыле, руководителя бригады специалистов ЛИИ А. П. Коновалова, которого очень ценил А. Д. Грищенко. Много нового автор узнал также, повстречавшись в самое последнее время с Кэпом Парлиером. К сожалению, внести дополнения и уточнения в данном издании не представлялось возможным.*

лать врачи. Однажды они сказали ему, пряча глаза, явную неправду — будто он болел раньше, что анализы крови, которые почему-то у него не брались, "все равно ничего не показали бы" и что надо чуть ли не благодарить судьбу, поскольку в дополнение к старой болезни Чернобыль не дал нового заболевания. Между тем установление истины имело принципиальное значение не только для правильного лечения больного, но и для справедливого назначения пенсии.

В коллективном письме Ивану Степановичу Силаеву летчики-испытатели сообщали: "Все работы, поручаемые нам Министерством и Правительством, мы готовы выполнить и всегда выполняем с максимальной отдачей физических и моральных сил, зная, что если с нами что случится, то в беде нас или наши семьи не оставят..." Летчики писали далее: "...Плохое состояние здоровья тов. Грищенко А.Д. налицо, диагноз поставлен. И несмотря на это, медицина считает, что пребывание в Чернобыле не является причиной заболевания. Перспектива — списание тов.Грищенко А.Д. с летной работы и установление инвалидности от общего заболевания. До этой командировки тов.Грищенко А.Д. проходил комиссию без ограничений... Убедительно просим Вас дать указание на проведение обследования тов.Грищенко А.Д. в компетентном медицинском учреждении с целью установления факта, что резкое ухудшение состояния его здоровья произошло вследствие радиоактивного облучения, полученного им при выполнении служебного долга в г.Чернобыле. Это необходимо для справедливого и объективного назначения пенсии по инвалидности тов.Грищенко".

27 марта И.С.Силаев в связи с письмом летчиков дал указание Минздраву СССР (т.Воробьеву А.И.): "Прошу Вас обеспечить тщательное обследование т. А.Д.Грищенко и в случае необходимости — соответствующее лечение. О принятых мерах и результатах доложите Совету Министров СССР. И.С.Силаев".

За два месяца до этого к заместителю министра здравоохранения СССР О.П.Щепину обращался министр авиационной промышленности А.С.Сысцов с просьбой "повторно рассмотреть вопрос о признании возможности связи заболевания Грищенко А.Д. с его пребыванием в зоне повышенной радиации".

Примерно в это же время — 2 января 1987 года — жена летчика, Галина Николаевна, отправила письмо Генеральному секретарю ЦК КПСС М.С.Горбачеву, в котором, в частности, писала:

"10 мая 1986 года, когда муж находился в очередном отпуске, ночью зазвонил телефон. Звонили с работы мужа о том, что ему необходимо принять участие в работах по ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. В тот же день он вылетел туда и находился там по 30 мая. Анализов крови ни до командировки, ни после нее у него не брали (муж ежегодно проходил медицинскую комиссию и был допущен к летно-испытательной работе без ограничений).

В период с 15 августа по 16 сентября муж был вновь направлен на ЧАЭС. Анализы крови у него снова не брали. В этой командировке муж проделал большую работу, работал по 16 часов в сутки без выходных (по словам мужа, такого количества сложных полетов он не делал за год). И эту нагрузку переносил нормально. В

Чернобыле он обращался к глазному врачу. Сильно резало глаза, веки были ужасно красные, першило в горле и было чувство распирания зубов. Вот с этими жалобами он и прилетел домой.

Тут-то и обрушилось на нас большое горе. 16 сентября прилетел, а 19-го пошел сдавать анализы крови. Лейкоциты крови были 3800 (норма — не ниже 4000), т.е. чуть ниже нормы, 23 сентября повторили анализ, лейкоциты упали до 2800, и его срочно госпитализировали в Центральный научно-исследовательский авиационный госпиталь. Там лейкоциты упали до 2000, и его 2 октября срочно отправили в больницу № 6 3-го Главного Управления Минздрава СССР. 15 октября он был выписан из этой больницы (под наблюдение врачей) с диагнозом "панцитопения неясной этиологии" — заболевание, не связанное с его пребыванием в Чернобыле.

...11 ноября муж был направлен во 2-ю клиническую больницу МПС. Там лейкоциты крови упали до 1500. Была исследована кровь на радиацию. Анализ показал около 50 рад. 27 ноября был выписан из этой больницы с диагнозом "острый лейкоз" — тяжелое заболевание крови. Врачи сказали: "Такая доза не могла вызвать этого заболевания, но исключить фактор Чернобыля мы тоже не можем". Я сказала: "Ну, так и напишите". Они говорят: "Не имеем права". Как же так? Люди самой гуманной профессии не имеют права сказать правду? В чем тут дело? Вот в этом я очень прошу Вас разобраться и помочь восстановить справедливость. Ведь не может такого быть, чтобы то, что для человечества является угрозой, для А. Д. Грищенко оказалось абсолютно безвредным.

До командировки муж был здоров, был ведущим летчиком у себя на работе, выполнял важные государственные задания (особенно в этом году), и вот полет в Чернобыль оказался последним для него по причине *бытового заболевания*, а не профессионального. Улетел здоровым — прилетел инвалидом II группы. Вот уже три месяца, как муж отстранен от любимой им летной работы (все летчики знают, как тяжело перестать летать, да еще в такой ужасной ситуации), находится в подавленном состоянии и даже не фактом заболевания (диагноза своего муж не знает и надеется на выздоровление), а таким отношением врачей к его заболеванию.

Вот и получается, что человек выполнил свой патриотический долг, не задумываясь, жертвовал собой ради спасения людей, а теперь столкнулся с явной несправедливостью по отношению к себе".

27 февраля 1987 года Управление онкологии Минздрава СССР сообщило Галине Николаевне: "...В результате медицинского обследования Вашего мужа специалистами кафедры гематологии Центрального ордена Ленина института усовершенствования врачей Минздрава СССР дано заключение о связи заболевания Вашего мужа с работой, выполнявшейся им при ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС.

Исходя из указанного заключения, решением Московской областной ВТЭК от 29.01.87 г. причина инвалидности у Грищенко А.Д. определена как профессиональное заболевание".

Подобный же ответ был дан летчикам спустя полтора месяца Главным управлением Минздрава СССР.

Естественно, что Анатолий пытался и сам понять, как же он по-

пал в столь крепкие сети, столь тяжелой, возможно, безнадежной болезни. Он рассказывал: "Необходимо было запустить заглушенные блоки станции. Чтобы подавать внутрь работающих помещений очищенный воздух, нужно было установить на зараженной территории в непосредственной близости от станции соответствующие установки с фильтрами. В то же время нельзя было снижаться слишком низко, чтобы не поднять радиоактивную пыль. Но у военных опыт работы с длинными подвесками невелик, и руководитель их оперативной вертолетной службы полковник В.А.Водолажский попросил нас остаться и помочь выполнить эту работу. Половину грузов на Ми-26 перевезли мы — экипаж из ЛИИ, а половину — военные. Они возили тремя экипажами, в подготовке которых мы приняли участие. Приходилось уже и на станцию ездить — надо было на месте ознакомиться с особенностями монтажа. Я думаю, что вот там-то что-то я и подцепил. Кроме того, еще с Гургеном до 11 мая мы летали "прямо в реактор" — смотреть, как там ставить крышку..."

...Как-то мне позвонила Галина Николаевна. Она рассказала о том, что сын, Борис Грищенко, посетил, будучи в командировке в Минске, больного полковника Водолажского, для которого клиникой стала, к сожалению, его квартира. Борис нашел летчика притерпевшимся к своей болезни, но не сдающимся. Галина Николаевна прочла также и прокомментировала статью подполковника В.Пинчука о совместной работе Водолажского и Грищенко в Чернобыле: "На подмену оперативному отряду прислали нескольких виртуозов из Летно-исследовательского института. Среди них особенно выделялся заслуженный летчик-испытатель СССР Анатолий Демьянович Грищенко. Высокого роста, плотного сложения, балагур и весельчак, он вызывал у всех восхищение. А как Грищенко работал! То, что большинство осваивало со второго или с третьего захода, для него, летчика от Бога, было привычно и просто.

Летали в Чернобыль днем и ночью... Полковник Водолажский, как всегда, самые ответственные работы брал на себя. Чего только стоила, например, операция по очистке крыши машинного зала от обломков радиоактивного графита. Сперва их облили клеящим раствором, потом накинули сверху сеть. Чтобы снять смертоносный улов, вертолет Водолажского снизился до 130 метров — почти в три раза ниже отметки, оговоренной приказом. Это был тот самый случай, когда за его нарушение не наказывали, а поощряли..."

Прервав чтение, Галина Николаевна рассказала о том, как они с Анатолием полгода ездили в клинику им. Бурденко (где безуспешно лечили Водолажского), чтобы подбодрить летчика и его жену Ларису Васильевну.

"...Минул год 1987-й, а затем и 1988-й. Василий Александрович потихоньку привык ко всему и махнул рукой на свой недуг. Вся его жизнь осталась там, за больничным порогом... Оказалось, что большинство летчиков, прошедших Чернобыль, часто болеют. Таких уже более 130. И никто им не помогает. Почему? Дело в том, что еще в июле 1986 года Минздрав СССР издал распоряжение, которым были засекречены все данные участников ликвидации последствий катастрофы на ЧАЭС. Связывать любые их заболевания с

пребыванием в 30-километровой зоне было категорически запрещено. В августе 1989 года под давлением общественности временное распоряжение наконец-то отменяется, но... продолжает действовать. Признав Василия Александровича Водолажского инвалидом первой группы, его уволили из Вооруженных Сил по состоянию здоровья. Однако Центральная военная комиссия Министерства обороны СССР увязать это с пребыванием в Чернобыле отказалась наотрез...

Летчик-испытатель Анатолий Грищенко перед вылетом на лечение в США, выступая в программе "Время", обратился к добрым людям с просьбой помочь сослуживцу..."

Возьмемся за руки, друзья, чтоб не пропасть по одиночке

В коротком дневнике Анатолия, который он начал 11 апреля 1990 г. в день вылета в Америку, есть добрые слова о тех, кто помогал ему в организации его лечения. О бизнесмене из Гонконга У Хуа, пожертвовавшем 30 тысяч долларов. О сопровождавших докторах — Патрике Битти и Е.Я.Маргулис, о провожавших и любезном экипаже, о встречавших... Но есть и такая строка: "...Интервью программе "Время". Сказал о Водолажском. Интересно, передадут ли..."

На второй день после пересадки костного мозга, по прочтении письма от сына Ильи, он запишет: "...Наконец-то начинает проходить правда и о Водолажском. Быть может, и ему помогут благодаря средствам массовой информации..."

Василий Александрович Водолажский, вспоминая о первой встрече с Анатолием Грищенко, говорил: "В Чернобыле военные поначалу отнеслись к испытателям несколько настороженно. Достаточно сказать, что у экипажа Грищенко не было борттехника и... вертолета. Лишь после шифровки в штаб и соответствующего разрешения затруднения были устранены, и началась работа. На первых порах военные летчики не имели навыков специфической работы, привычной для испытателей. Но затем, познакомившись с ними поближе, сдружившись — и на работе, и в быту, вполне освоились. Чем запомнился Грищенко? С ним легко работалось — очень коммуникабельный, добросердечный, знающий... Молодец!"

Я заметил Василию Александровичу о том, что Толя всегда — и в разговоре, и в дневнике — очень уважительно отзывался о нем. Полковник запротестовал: "О-о-о! Я — грубиян военный. У нас, у военных, как? Приказ — и за дело! А "гражданка" — это "гражданка". У них, у испытателей, все на демократической основе. Анатолий посоветовался с одним, с другим, третьим. Обсудили — решили! У меня тоже были хорошие помощники. Тем не менее нередко решал сам. Куда мне до Анатолия. Я знаю свой характер — он у меня не шелковый..."

Возможно, все это и так, но мало о ком Грищенко отзывался с таким уважением, как о Водолажском. Добрым воспоминанием о нем служила подаренная Анатолию меховая папаха полковника...

Однажды Галина Николаевна вспомнила о пресс-конференции

в Сиэтле, в клинике — сразу по прилете. Было множество репортеров газет и телевидения. Не все из того, что говорил Анатолий в ответ на вопросы, осталось в памяти. Ее больше волновало тогда его самочувствие — ведь позади был 15-часовой перелет. Но один вопрос и один ответ запомнились. Его спросили: "Считаете ли Вы себя героем?" Он ответил: "У нас таких героев 600 тысяч!.."

Велик, но почти неизвестен и не оценен по достоинству вклад десятков экипажей вертолетов и самолетов Гражданской авиации в определение масштабов катастрофы и радиационную разведку в районе атомной электростанции. До сих пор некоторым из участников этой работы приходится доказывать свое участие в ней, поскольку многие документы, свидетельствовавшие об этом, уничтожены...

Многим из этих героев-чернобыльцев не сказали и слова благодарности. Летчик-испытатель В.М.Семенов говорил с горечью: "Какая благодарность!? Мои 13 тысяч часов налета и 35 лет стажа говорят сами за себя. Но работать в полную силу накопленного опыта (и заработать соответственно) мне по существу не дают..."

Принято думать, кстати сказать, что летчики-испытатели и их семьи не знают забот, по крайней мере материальных, жилищных.

К сожалению, это не так. Не так даже после гибели. Если рядовой американской армии погибнет (в ходе боевых действий или попав по неосторожности под машину), то его семье выплатят 50 тысяч долларов компенсации, даже если он прослужил в армии лишь один день.

Аркадий Макаров неохотно говорит о своих послечернобыльских недомоганиях. Его огорчает другое. "Обидно, — говорит он, — что нашу работу там — забыли, как будто нас и не было. Обидно и за Толю Грищенко, и за его семью. В четверг 13-го июля мы его похоронили, а 14-го поехали в стол заказов, к которому Грищенко был прикреплен. Но в списках Грищенко уже не было — успели вычеркнуть..."

Семья Грищенко испытывает немалые трудности и сейчас, когда он погиб, будучи уже известным летчиком. Что же говорить о том времени, когда он только начинал свою испытательскую карьеру. Он никогда не придавал материальной стороне жизни слишком большого значения. Но детей надо было кормить, одевать, растить. Лишенный многого в детстве, он хотел, чтобы дети его росли в духовном и материальном достатке. Он любил свой дом, семью. Хотел, чтобы ребята научились тому, что самому нравилось, но не удалось освоить, например, игре на гитаре, катанию на горных лыжах... Дома все ремонтировал сам и приобщил к этому детей. Купил для ребят телескоп и сам с удовольствием вместе с ними смотрел на звезды. Приходил с работы всегда веселый, шумный, с какой-нибудь шуточной придумкой, хотя по природе своей был человеком спокойным, молчаливым. О своих неприятностях и проблемах говорить не любил.

Очень многое знал и был интересным собеседником. Любил искусство, живопись. Даже когда заболел, охотно и часто ездил с Галей и детьми в Измайлово — смотреть выставленные там на продажу картины...

Долго, слишком долго почти никто из власть предержащих не хотел слышать о лечении Анатолия Грищенко. Хотя пытались ему помочь многие, и прежде всего, его коллеги, товарищи по работе...

Карапетян рассказывал: "Поначалу мы без особого успеха обращались официально в разные инстанции с просьбой о помощи в организации лечения Анатолия. Потом через приятеля, точнее, его родственницу — заведующую отделением удалось обследовать Анатолия в гематологическом центре, а затем в специальном гематологическом отделении больницы МПС. Уж : гогда выяснилось, что болезнь исключительно опасная, и единственное спасение для больного — пересадка костного мозга, процедура, освоенная только за границей..."

Какое-то время Карапетяну не разрешалось покидать страну. Помог Авиасалон в Ле Бурже, куда ему разрешили выехать для демонстрационных полетов. Стоянки вертолетов Ми-28 Карапетяна и АН-64 "Апач" американского летчика-испытателя Парлиера были рядом. Экипажи познакомились и подружились. Советский вертолет стал сенсацией Авиасалона.

Журнал "Аэроспейс Америка" в своем ноябрьском номере 1989 года, давая оценки советской авиационной технике на Парижской авиационной выставке, сообщал следующее, в частности, о вертолете Ми-28:

«ОКБ им.Миля представило на Салоне один из трех построенных опытных образцов вертолета Ми-28 "Хэвок", считающегося соперником американского боевого вертолета АН-64 "Апач"».

Бывший старший летчик-испытатель фирмы "Макдоннел — Дуглас Хеликоптерс" Парлиер обратил внимание на меры защиты экипажа советского вертолета и наряду с мощной броней на полную изоляцию друг от друга кабин летчика и стрелка. На него также произвела впечатление система аварийного покидания вертолета с использованем парашютов, предусматривающая отстрел дверей и консолей крыла. По мнению Парлиера, советские конструкторы серьезно думают о катапультных креслах для вертолетов. Парлиер высоко оценил маневренность и управляемость вертолета Ми-28. Это достигнуто, считает он, благодаря большой мощности управления несущим винтом, позволяющей развивать нужные для маневрирования моменты.

Можно удивляться всей представленной на Салоне советской авиационно-космической технике и анализировать ее, но самое большое впечатление, по словам Парлиера, произвели на него сопровождавшие ее люди — высокопрофессиональные, с хорошим инженерным мышлением и ярко выраженными личностными качествами. У обеих сторон накоплен опыт создания и передачи в эксплуатацию летательных аппаратов в условиях, когда правительственные требования к ним изменяются в середине разработки. Между их и нашими летчиками и инженерами установились доброжелательные отношения. "Летчик с летчиком везде найдут общий язык, — сказал Парлиер. — Мы не хотели бы встретиться лицом к лицу во время войны. Войны начинают политики..."

Летчики охотно ходили друг к другу в гости. Однажды Кэп Парлиер, "видный, симпатичный парень", как его нашел Гурген Кара-

петян, пришел с товарищами. Угостили их русской икрой, еще чем-то, водкой. Разговорились. Марк Вайнберг — главный конструктор нашего вертолета — рассказал, что помимо испытательской работы Гургену довелось летать в Чернобыле. Парлиер заинтересовался и спросил: "А как здоровье?"

Карапетян мог бы рассказать о неладах с собственным здоровьем. Начиная с июня, сразу по возвращении из Чернобыля, каждый месяц у него на несколько дней неожиданно повышалась температура до 37,2 — 37,6° и так же внезапно снижалась до нормальной. Так продолжалось до ноября.

Никакому специальному обследованию, однако, его после Чернобыля не подвергали, пока не пришло время прохождения летно-испытательским составом экспертизы медицинской комиссии. Анализы крови оказались совершенно неудовлетворительными. Встал со всей серьезностью вопрос о списании Карапетяна с летно-испытательной работы. Это было для него как ушат холодной воды. В больницу приехала жена и постаралась его успокоить: "27 лет летал — хватит! Больше того, что сделал, не сделаешь. Ничего это тебе не добавит..." Почти смирившись с судьбой, Карапетян, все же на следующий день спросил врача: "Может быть, это связано с Чернобылем?" Врач встрепенулся: "А Вы были в Чернобыле?" Карапетян смотрел на врача, ничего не понимая: "А Вы что, не читаете наши характеристики, документы — там же это сказано!"

Начались консультации, и "прозревшие" врачи успокоили его, заверив в скорой нормализации анализов... После этого Карапетяна допустили к летно-испытательной работе без ограничений. Было это в марте, а 6 апреля, возвращаясь с дачи в дождливую погоду, он остановил машину на обочине, чтоб протереть лобовое стекло. Из-под колеса проходившего по шоссе грузовика выскочил огромный ржавый гвоздь и попал ему прямо в центр левого глаза.

Через пять часов Карапетян сам приехал в Институт им.Гельмгольца, шесть месяцев его там лечили и — невероятно — восстановили зрение.

Одним словом, было что рассказать Кэпу Парлиеру о собственном здоровье, но об этом Карапетян почти не говорил и сразу ухватился за возможность обсудить проблемы Анатолия Грищенко. Парлиер, узнав, что нужно заграничное лечение, загорелся: "Давай его к нам в Штаты! А что касается денег — используем благотворительность!" Карапетян и его товарищи сердечно поблагодарили за столь активное сочувствие, но пояснили, что нужно еще разрешение "компетентных органов" у нас в стране. Договорились продолжить совместные действия после того, как на лечение Анатолия в США будет получено согласие в СССР. Когда оно было дано, сообщили об этом Парлиеру, и закипела работа, к которой подключились сотрудники ОКБ им. М.Л.Миля и ЛИИ им. М.М.Громова. Началась активная переписка (телексная связь) с Парлиером и его коллегами. Было подготовлено также письмо М.С.Горбачеву. Главной проблемой к этому времени стали деньги — а нужно было их 200 тысяч долларов...

Несколько позже в ЛИИ на встречу с летчиками-испытателями для обсуждения наболевших вопросов развития авиации приехал

секретарь ЦК КПСС О.Д.Бакланов. Он был уже, по-видимому, знаком со многими заботами летчиков. В числе прочих на встрече выступили Г.Р.Карапетян и В.М.Семенов. Одной из тем их выступления была просьба о помощи товарищу, попавшему в беду. Всем было уже известно, что американский летчик-испытатель Кэп Парлиер, перебаламутил пол-Америки, готовя лечение Анатолия Грищенко, и основательно поколебал наше представление о "враге номер один", предложив при необходимости собрать в США и деньги для лечения.

О.Д.Бакланов с пониманием отнесся к ходатайству летчиков и обещал помощь с валютой. Значительная часть суммы была изыскана, а часть денег (около 100 тысяч долларов) была получена через Фонд народной дипломатии по линии благотворительности. Карапетян пришел в журнал "Новое время", который помог привлечь недостающие средства для лечения, пожертвованные зарубежными читателями — иностранными бизнесменами после публикации Б.И.Балкарея в журнале...

Можно возмущаться финансовой беспомощностью государства, но следует, очевидно, сказать и другое. Хочется поблагодарить всех, кто внес свои сбережения. Хочется сказать спасибо им, как и многим другим людям, пришедшим на помощь больному летчику.

Сегодня, в ситуации, в которой оказались страна и народ, не стыдно принимать такую помощь. Но нельзя не сказать сегодня же о том, насколько неприлична ложь, которая рано или поздно откроется. Как откроется и правда. Правда о подлинном герое, которого многие узнали, и о других подлинных героях, которые пока неизвестны.

За короткий срок при участии множества людей, отозвавшихся на призыв Гургена, Кэпа и их товарищей о помощи, были не только собраны необходимые средства, но оформлены медицинские и въездные документы на Анатолия Грищенко, Галину Николаевну и сопровождавших их лиц, приобретены билеты на самолет. Помогали работники Министерства авиационной промышленности, фирма "Макдоннел — Дуглас Хеликоптерс" и ОКБ им.Миля, Фонд народной дипломатии и авиакомпания "Пан-Американ", Аэрофлот, фирмы Гонконга, ФРГ, Англии, США... Об этом в дальнейшем подробнее расскажут Галина Николаевна и Гурген Карапетян.

А вот что писал об этом Кэп Парлиер:

"На парижском авиасалоне я встречался со многими членами советской делегации из КБ им.Миля, включая главного конструктора вертолета Ми-28 Марка Вайнберга и старшего летчика-испытателя Гургена Карапетяна.

Гурген перевозил в опытных полетах бетонные грузы (по 20-30 тонн каждый) на 250-метровой внешней подвеске, чтобы закрыть горящий реактор в Чернобыле. Для выполнения этой задачи требовалось исключительное летное мастерство и самопожертвование экипажа. Гурген болел, но все-таки выздоровел, тогда как его второй пилот Анатолий Грищенко не был столь удачлив. Это был подвиг, свидетельство их летного мастерства, храбрости и самопожертвования.

На выставке "Хелитек-89" в Великобритании в сентябре 1989 го-

да я встречался с Алексеем Ивановым, главным конструктором вертолета Ми-24. Он передал персональную просьбу Гургена Карапетяна и Марка Вайнберга о содействии в получении визы и в лечении Анатолия Грищенко. Я сказал Алексею Иванову, что постараюсь сделать все от меня зависящее, чтобы оказать помощь..."

Завязалась активная переписка, в которой Парлиер регулярно сообщал о ходе дел в США, а Алексей Иванов (кстати, учившийся с Грищенко в одной группе в МАИ) и Гурген Карапетян с товарищами — о том, что удалось сделать у нас.

С кем только не связывался Парлиер в те дни для организации лечения незнакомого ему русского летчика! Уже в самом начале — с сенаторами Мак-Кэйном и Деконсини, с Марком Салтером, сотрудником Мак-Кэйна. Позже он обратился в Государственный департамент и компанию "Оксидентал петролеум". К общей акции подключился сотрудник компании Берт Мур, принявший Парлиера и сделавший ряд ценных предложений.

В телефаксе от 19 октября 1989 года Парлиер сообщил:

"... Я провел основную часть работы по подготовке въездной визы для Анатолия и Галины Грищенко. Осталось решить только два вопроса:

1. Какое медицинское учреждение может обеспечить соответствующее лечение?

2. Как заплатить за его лечение?

В настоящее время я веду переговоры с некоторыми медицинскими экспертами в Соединенных Штатах в надежде найти необходимую клинику и договориться о соответствующем финансировании. Я стараюсь скоординировать все усилия для оказания необходимой помощи".

1 ноября 1989 года он сообщил: "... Я веду переговоры с доктором Робертом Дэем, директором, и докторами Дином Букнером и Рэгом Клифтоном — сотрудниками Онкологического центра им. Фрэда Хатчинсона Университета Джорджа Вашингтона в Сиэтле. Их очень рекомендуют все наши медицинские эксперты. Я испытываю чувство гордости и удовлетворения от того, что смог оказать некоторую помощь. Я очень хочу видеть Анатолия здоровым и сильным..."

Будучи ведущим летчиком-испытателем фирмы "Макдоннел-Дуглас Хеликоптерс", Парлиер являлся в то же время руководителем отдела фирмы — координатором совместного проекта фирм "Макдоннел-Дуглас" и "Белл Хеликоптер Текстрон" легкого ударно-разведывательного вертолета LHX. Программа создания этого важнейшего для армии США вертолета общей стоимостью заказа в 42 млрд долларов оспаривалась другой конкурирующей группой могущественных фирм "Боинг" и "Сикорский". Можно себе представить в этой ситуации занятость Парлиера. Однако в усилиях его поражают не только энергия и настойчивость, но — не меньше — исключительная щепетильность, такт.

Когда Анатолия уже не стало, Галина Николаевна с неизменной теплотой вспоминала все, что сделал для ее мужа Кэп Парлиер. Она рассказывала: "Телексы Парлиера были словно бальзам на душу. О них сообщал нам Гурген. Я и сейчас, когда поднимаю телефонную

трубку и слышу голос Гургена, внутренне содрогаюсь, и сердце начинает щемить, словно в те дни, когда ждали с Толей его сообщений, ведь тогда решалось: жизнь или смерть, есть надежда или нет".

Когда возникли осложнения с выделением у нас в стране средств на лечение Грищенко, о чем Посольство США в СССР сообщило Парлиеру через Госдепартамент, он запросил у Галины Николаевны и Карапетяна совета:

"...Передо мной встал вопрос о необходимости значительной траты времени на попытку сбора пожертвований у друзей и других сограждан. Я начну этот процесс как можно скорее. Мне придется использовать средства информации для оповещения как можно большего количества людей. Есть ли у Вас какие-либо возражения по поводу решения вопроса таким образом?.."

За два дня до отъезда Анатолия Грищенко в Америку я позвонил к нему домой. Трубку подняла Галина Николаевна. Голос ее был глухой, настороженный (как это ни странно, публикация в "Правде" о предстоящем лечении А.Грищенко в США вызвала и злобные звонки): "У Толи уже месяц как держится температура, он лежит в Институте гематологии. Полгода нас с удивительной сердечностью и тактом поддерживали американцы, вселяя уверенность и надежду. Сложностей всяких — у нас, здесь — было множество. Хотя Толя не сдавался никогда перед этой страшной болезнью и старался во всем оставаться прежним, он знал, как необратимо по существу прогрессирует болезнь у некоторых других бывших с ним в Чернобыле людей (их-то родные, кстати сказать, искренне радовались помощи Толе — хоть ему!). Сложности были и финансовые, и медицинские. Очень сложно было найти донора (не подошли ни мама, ни сестра Толи). И всегда рядом — внимательные, заботливые американские друзья Толи. Теперь — впереди операция, четыре месяца лечения. Неизвестность. Голова идет кругом от тяжелых дум. Но постоянно возвращаешься к чувству благодарности. Спасибо Гургену. Только он с его умением сходиться с людьми, редким человеческим обаянием и авторитетом в высоких сферах мог сделать то, что сделал: он пробил стену равнодушия, которой были окружены Толя и его товарищи, работавшие в Чернобыле. Мне говорили, что они очень похожи по личностным качествам — Гурген Карапетян и Кэп Парлиер. Разве можно забыть письма и телексы Парлиера — сердечные, трогательные, вселяющие уверенность в добром исходе. Спасибо всем..."

В Шереметьеве Анатолия провожали самые близкие друзья. Когда подошло время вылета, он пошел к выходу и, обернувшись ко всем провожающим, поднял обе руки над головой, скрестил их, помахал и сказал: "Я ни с кем не прощаюсь..."

Уже по возвращении из Америки Галина Николаевна рассказывала о волнении, которое охватило их с Анатолием перед первой встречей с Кэпом: "В полете Толя ни слова не говорил о предстоявшей встрече с Кэпом. И когда мы спускались по трапу, я очень волновалась, как же она произойдет. Толя был в марлевой маске — так посоветовал (чтоб не подхватить инфекцию) американский врач, сопровождавший Толю в полете. Долго шли после выхода из само-

лета по узкому коридору. Сердце у меня стучало от волнения. Мы вышли в зал и... Навстречу нам шел, широко расставив руки, высокий, стройный, улыбающийся необыкновенно доброй улыбкой человек. Это был Кэп Парлиер. Они обнялись без слов, и у Толи на глазах появились слезы. Было очень много встречающих, репортеров..."

В дневнике Анатолия об этом — две строки: "...В 22.10 прилетели в Сиэтл. Встречали Парлиер и Хансен. Прямо комок в горле, с трудом сдержался. Но корреспонденты заметили..."

На пресс-конференции в Сиэтле А. Грищенко сказал: "Мои дорогие друзья! То, что в Америке у нас много друзей, мы почувствовали, еще не вступив на ее землю. В течение многих месяцев мы знали, как много американцев, объединив свои усилия, сделали все, чтобы мы наконец-то оказались здесь. Во время перелета из Москвы в США экипажи авиакомпании "Пан-Америкен", TWA и работники различных служб аэропорта им. Кеннеди в Нью-Йорке сделали все, чтобы облегчить нам этот трудный путь.

Доктор Патрик Битти, прилетевший в Москву, чтобы сопровождать нас в Сиэтл совместно со своим советским коллегой доктором Евгенией Маргулис, заботливо опекавшие нас в течение полета, поддерживали в нас бодрость духа и спокойствие. И вот к нашей великой радости мы — среди своих друзей в Сиэтле. Первый же житель Сиэтла, сотрудник аэропорта по фамилии Тайсон, представившийся нам не только как сотрудник аэропорта, но и как двоюродный брат знаменитого боксера Тайсона, выразил нам столько симпатии, доброжелательства и искренности в пожелании успеха, что мы сразу почувствовали себя не хуже, чем дома. А ведь русская пословица говорит: "Дома и стены помогают".

Нашу страну постигла большая беда, беда Чернобыля. К сожалению, ее масштабы и последствия оказались гораздо грознее, чем ранее предполагалось. Одна из наших республик — Белоруссия — обратилась за помощью к международному сообществу. Я надеюсь, что те усилия, которые осуществили граждане, учреждения и их представители в наших странах для того, чтобы мы оказались здесь, сольются с усилиями других людей и народов в гуманном сотрудничестве и взаимопонимании. В дальнейшем я надеюсь тоже принять участие в этом движении".

Внимание американцев было постоянным и сердечным. Еще в самолете экипаж любезно пригласил их из салона коммерческого класса в первый. Они с благодарностью отказались, но доброе участие запомнилось. В аэропорту им. Кеннеди в Нью-Йорке было объявлено, что первыми (в связи с занятостью пограничной службы) выходят граждане США. Но для группы Грищенко было сделано исключение: какой-то мужчина подошел к Патрику Битти и сообщил ему об этом. Грищенко чувствовал, что все это — заботы Кэрол Эберхард из Государственного департамента, опекавшей их с самого начала организации лечения Анатолия в США, прилетевшей для этого в Москву и посетившей чету Грищенко в Жуковском. В аэропорту их встречал старший инспектор таможни Нью-Йорка,

и не было никаких проблем с багажом — они начались позже*. (Встречали прибывших также советские сотрудники Амторга Александр Денисов и Сергей Ищук, о которых Анатолий записал позже в дневнике: "Не знаю, как мы были бы без них..."). Когда в клинике еще до операции Анатолию было особенно трудно и одолевали нескончаемые боли в сердце, в желудке, боли в мышцах рук, в плечах, в печени, в горле — он записал в дневнике: "...К вечеру самочувствие неплохое, так как узнал о телеграмме от Кэрол. Это моя добрая фея..." Так Анатолий называл Эберхард с первых встреч с этой деятельной милой женщиной.

Борьба за жизнь

Американцы сделали все возможное. 27 апреля 1990 года, через четыре года (к горькому сожалению, лишь через четыре года, не раньше) после чернобыльской трагедии в Центре онкологических исследований им. Фреда Хатчинсона г. Сиэтла (шт. Вашингтон) была проведена операция трансплантации Анатолию Грищенко костного мозга донора.

Одним из самых напряженных периодов было время поиска донора по пересадке костного мозга.

Когда выяснилось, что сестра Анатолия не является подходящим в этом отношении человеком и что "требуются более сложный процесс и поиски неродственного донора", а для этого — некоторые средства, Парлиер в телексе от 6 ноября 1989 года написал: "Я намерен использовать все возможные альтернативы для обеспечения надлежащего лечения Анатолия до тех пор, пока не останется ни одной альтернативы..."

Видя сложности, в частности, со сбором в СССР необходимых финансовых средств, Кэп Парлиер запрашивает в США дополнительные предложения, в частности доктора Гривера из Национального института здоровья об использовании специального лечения химио-терапией взамен относительно дорогой процедуры пересадки костного мозга. Парлиер занимается также поисками другого медицинского учреждения, которое смогло бы произвести пересадку костного мозга с меньшими финансовыми затратами, чем Центр им. Хатчинсона.

"Я не делал и не буду делать никаких общественных сообщений о сборе средств до тех пор, пока Вы не дадите согласия на это", — писал он 13 ноября 1989 года.

5 декабря, когда выбор был остановлен на Центре им. Хатчинсона, Парлиер сообщил в Москву, что доктор Роберт Дэй, директор Центра, и доктор Джон Хансен, заведующий клиникой в этом Центре, прибудут в Москву, с тем чтобы в течение трех дней принять участие во встречах во Всесоюзном онкологическом центре.

(В том же телексе, ссылаясь на мнение доктора Боба Грэйва,

** Анатолия, кажется, никогда не покидало самообладание и чувство юмора. По прилете в Сиэтл выяснилось, что у них исчез багаж (так и не найденный потом). Тогда он записал в дневнике: "...Пропали чемоданы. No problems..."*

участвовавшего в Национальной программе США по донорству костного мозга, Парлиер отметил целесообразность получения образцов крови других летчиков, работавших с Анатолием в Чернобыле для детального анализа на случай, если кому-нибудь из них также потребуется пересадка костного мозга в будущем. Первоначальный компьютерный поиск донора в американской картотеке показал целесообразность соответствующего запроса на поиск в Исследовательском центре Энтони Нолана в Лондоне и во французской картотеке неродственных доноров. Парлиера беспокоило, что средняя продолжительность такого поиска обычно составляет 2-3 месяца. Он сообщил, что готов начать программу набора доноров в своей компании "Макдоннел-Дуглас Хеликоптерс" и даже "на национальном уровне", для чего потребовалось бы опубликовать "некоторую информацию, чтобы объяснить, почему этот случай является особым и почему нам нужна помощь от каждого гражданина". Но вместе с тем он пишет Иванову, Вайнбергу и Карапетяну, что, будучи очень щепетильным в отношении к пожеланиям Анатолия и их коллективному мнению в части предоставления информации общественности, ждет суждений о приемлемости какой-либо публикации...)

Можно представить переживания Анатолия Грищенко, оказавшегося в центре такого внимания, понять, какое мужество потребовалось от него. Кстати, это не мешало ему быть несколько суеверным, верящим в судьбу и в чудеса...

Однажды — прошло уже десять лет совместной семейной жизни — он пришел домой в кожаной летной куртке, которая обычно всегда была на работе, — он в ней летал. Галина приводила ее в порядок, и во внутреннем кармане ("у сердца") вдруг обнаружила забытый уже ею кулон, ставший его талисманом...

Когда случилась чернобыльская беда и они собирались в Америку на лечение, Анатолий попросил ее купить серебряную цепочку к кулону. Галина Николаевна пыталась отговорить: кулон-то был явно женским. Но он был непреклонен. В самые трудные минуты этот талисман нес ему успокоение и давал дополнительные силы...

Из дневника Анатолия Грищенко:

"12 апреля 1990 года в 10.40 — пресс-конференция. Прнмерно в 12.00 — палата № 935. Познакомилнсь с лечащим врачом Клаудио Анасетти. Показал иам отделеиие траисплантацнн. Смертность около 50%. В настоящнй момент лечнтся около 20 пацнентов. На 1—3 пацнентов — медсестра. В тяжелых случаях на 1 пациента — две медсестры. Второй лечащнй врач — Хансен. Палата — 23 $м^2$, отлнчный внд на город. Велнколепно оборудована. Умывальннк. Туалет с душевой. Телевнзор с днстанцнонным управленнем. Кровать с кнопочным управленнем. После прихода в палату — сразу же аналнзы, осмотры. Сделалн рентген легких...

Днем прнходил Кэп. Часа два с ннм беседовали без переводчика — очень хотелось поговорить...

Долгне беседы с врачом. Откровенные. Объяснил проблемы:

1. Определить характер опухолн (лейкемня).

2. Есть подозренне, что имеется еще одна опухоль (мнелома).

3. На снимке обнаружено затемненне в левом легком.

Скучать некогда. В 23.00 начали вливанне кровн...

Кэп очень добрый н отзывчивый человек. Появляется по нескольку раз в деиь, а ведь у него куча дел..."

Вскоре Парлиер, присутствие которого, как записал Анатолий в

дневнике, очень помогло ему войти в новую обстановку практически без периода адаптации, уехал...

Чарльз А. (Кэп) Парлиер в статье "Один другому друг", помещенной в английском журнале "Дефенс Хеликоптерс Уорлд", писал: "С тех пор как я начал помогать Анатолию Грищенко, я очень много узнал о болезнях крови и пересадке костного мозга, которая является относительно новой процедурой и может помочь в лечении пациентов с лейкемией и другими заболеваниями крови. Шансы найти подходящего донора среди родственников по крови 1 к 4, а среди неродственных доноров — 1 к 20000. Все еще есть случаи, когда на поиски уходит очень много времени и подходящего донора не удается найти вовремя. К сожалению, мать и сестра Анатолия не подошли в качестве доноров, поэтому потребовался донор неродственный. Поиск доноров из других стран начался в рамках Национальной программы доноров костного мозга. Были налажены контакты с представителями стран — членов этой программы, а также с регистром доноров в СССР.

Стать донором костного мозга относительно просто. Будущий донор должен быть проинструктирован по программе доноров костного мозга, дать согласие внести свои данные в регистр под определенным каталожным номером и сдать небольшую пробу крови (около 50 см^3). Если вы подходите в качестве донора для пациента, то процедура взятия костного мозга означает для вас однодневное пребывание в госпитале, чтобы восстановиться после наркоза. Мозг берется специальным шприцем из тазовой кости. Костный мозг в организме донора полностью восстанавливается через несколько недель, и операция не имеет ни сиюминутных, ни отдаленных последствий для донора. Побочным эффектом является лишь синяк на бедре, но это небольшая жертва ради спасения жизни другого. Донор имеет широкий выбор: он может отказаться, сохранить полную анонимность или участвовать в процессе восстановления пациента. Очень важно помнить, что донорство является строго добровольным делом, и донор имеет полное право отказаться от процедуры в любое время. Это, действительно, пример того, что о доноре заботятся так же, как о пациенте.

До знакомства с Анатолием я мало знал о пересадке костного мозга. Иногда слышал или читал в прессе об этом способе медицинской помощи. В последующие месяцы мои знания и моя оценка этого метода, способного спасти жизнь, полностью изменились. Короче говоря, я сам стал добровольным донором. К сожалению, я не подхожу как донор для Анатолия, но когда-нибудь я, может быть, стану чьим-то донором.

Сейчас нужно все больше доноров костного мозга всех рас, этнических групп и национальностей. Я прошу каждого читателя подумать в душе и спросить себя, смог ли бы он стать донором костного мозга. Ваше предложение может спасти жизнь Анатолия Грищенко или маленькой девочки во Франции, или любого из тех людей, кто нуждается в этом и ждет".

В США донора безуспешно выбирали из 60 тысяч кандидатов. Во Франции поиск среди 49 тысяч кандидатов закончился успешно. Донором стала 42-летняя женщина. Через час после операции про-

фессоров Жан-Ива Кана и Патрика Эрве в клинике г. Безансона костный мозг, взятый у донора, был отправлен в Сиэтл. Об этом с надеждой сообщили многие телерадиокомпании и мировая печать. Особенно напряженно ждал известий Анатолий — сначала о долгих поисках донора костного мозга, а потом о процедуре его доставки в Сиэтл. Позже и Кэп Парлиер рассказывал Галине Николаевне, что в тот день, когда предстояло привезти бесценный груз в Сиэтл, он не находил себе места у себя, в Аризоне, ожидая известий из клиники и зная всю сложность маршрута в 10000 километров, маршрута не прямого, с перекладными.

Что же сказать об Анатолии, для которого в случае какого-либо сбоя в длинной цепи событий, участниками которых было множество людей, все могло рухнуть, не начавшись. Напряжение спало, когда он сам увидел сквозь прозрачную пленку своего больничного пристанища доставленные врачом Центра два герметично заваренных стерильных мешочка с красной жидкостью. Весь долгий путь из Европы эти два пластиковых пакета с чьим-то костным мозгом находились в специальном контейнере — в холодильнике.

Процедура по пересадке костного мозга сама по себе относительно безболезненная, и простая. Самое сложное и трудное предстояло пройти больному в подготовительной стадии — перед операцией, а главное — после нее, в процессе приживления донорского костного мозга.

Лечение было исключительно интенсивным. Анатолий был помещен в отдельную палату. Поскольку какое-то время больной не мог принимать пищу, день и ночь несколько машин по специальным трубкам перекачивали в его организм с заданным расходом питание (белки, жиры, углеводы), а также препараты крови и лекарства.

Почти сразу по приезде в Центр при диагностировании на компьютерном томографе у него обнаружили два очага воспаления в левом легком и один — в правом (рентгеновские снимки, в том числе срочно запрошенные из Союза, ничего этого не показали).

Лекарства давали и против грибкового заболевания легких, и против туберкулеза. Приходилось принимать десятки разных таблеток, иногда преодолевая мучительную боль и тошноту.

Наряду с лейкемией подтвердилось наличие и второй опухоли — миеломной болезни в начальной стадии. "При исследовании костной ткани обнаружена остаточная радиоактивность в костях", — так записал Анатолий в дневнике 13 апреля.

В конце первой недели пребывания Анатолия в клинике после его обследования на радиоактивность в крупнейшем в США Центре ядерных исследований в Хантфорде (в часе полета от Сиэтла) Анатолий записал в дневнике: "...Завтра — в инкубатор-изолятор..." Так он шутливо определил свою новую, стерильную палату, где должны были проводиться профилактическое лечение от туберкулеза и грибкового заболевания, а также подготовка к трансплантации. Здесь же — ежедневные физические упражнения (с врачом). Регулярное облучение. Мощная химиотерапия, капельница, "таблетки горстями", уколы, пробы, бронхоскопия, биопсия, анализы, шланги, соединяющие с машиной ("в день через меня прогоняют

16 литров жидкости), "боль во всех мышцах..., боль в горле..., боль в лобной части головы..." и все же: "Я оптимист..."

В палате Анатолий находился внутри объема, изолированного прозрачной пленкой. При необходимости к нему можно было войти — в том числе и Галине Николаевне — лишь в стерильном костюме.

"...Шторы с дистанционным управлением, как между стерильной и нестерильной половинами, так и на окнах. Телефон в стерильной и нестерильной частях палаты. Стерильная бумага, ручка карандаш. Непрерывный наддув воздуха. Регулируемая температура. Общение через прозрачную занавеску. Пластиковый блистер, пластиковые рукава-перчатки для обслуживания больного. Стерильная вода и стерильная пища. Когда кто-то подходит ко входу или входит в палату, включается усиленная подача воздуха и вентиляция..."

27 апреля 1990 года наступил день пересадки костного мозга, который он назвал в своем дневнике "днем зеро":

"...К семи часам привозят трансплантат, два мешка 800—900 мл, если не больше. По телевидению был репортаж...

Для меня это была проблема, которую за всеми трудностями я глубоко прятал внутрь. Что только не могло произойти при транспортировке на 10000 км. Это такой тайный груз души. Все очень рады, и все друг друга поздравляют. Карл (медбрат) поставил трансплантат в машину. И подключил к моим трубкам. В 7.00 часов вечера он вошел в мое тело. Все эти манипуляции засняли. Наконец, все разошлись. Осталась Галя. В 19.50 позвонил Кэп. Поговорили, поздравились. Я его и всех очень благодарил. То, что эти прежде незнакомые люди сделали для меня, переоценить невозможно...

Итак, "день зеро" заканчивается. Начинался исключительно тяжело. Заканчивается пока что гораздо лучше. К черту! Будем жить надеждой..."

Галина Николаевна рассказывала:

"До болезни Толи я боялась одного вида крови, а тут пришлось увидеть такое... Однажды ночью у него было особенно сильное кровотечение. Изо рта летели какие-то куски. Он, обессиленный, — только приляжет на подушку, а из уголка рта — струйка крови. Ему ее вливают (донорами были и я, и многие друзья), а она идет обратно. Его мучили сильнейшие боли в горле. Это было распухшее, страшное месиво без слизистой оболочки. Врачи поражались тому, что он мог заставлять себя не только полоскать горло, но и принимать таблетки. О том, какое это было самоистязание, можно судить вот по чему. Когда ему можно было уже есть, он захотел киселя. Сделали ему этот кисель из мелко-мелко натертого яблока. Но он его не смог выпить, потому что частицы яблока были для него, по его словам, словно наждак. Можно представить, чего ему стоило пить таблетки! То, через что он прошел, — это муки ада. На него было страшно смотреть. Совершенно непохожий уже на себя внешне (распухший, отекший, с выпавшими волосами), он не прекращал борьбы, никогда не жаловался и не приходил в отчаянье. В своем дневнике, который начал вести там, в Америке, он записал: "Хорошо, что я еще владею собой, испытывая такое огромное напряжение".

Перед его глазами на стене палаты были прикреплены фотография улыбающегося Кэпа Парлиера и плакат-девиз "Just do it!" ("Ты должен сделать это!").

Я же в бессонные ночи думала: если ему суждено умереть — пусть бы умер сразу. Видеть его страдания было пыткой и для меня. Трудно представить те нечеловеческие муки, которые он пере-

носил без жалоб. Американцы были потрясены. Приходилось слышать: "Strong man! Test pilot!" ("Крепкий мужик! Летчик-испытатель!").

"20 апреля 1990 г. ... Все-таки Анасетти молодец. Я в этом убеждаюсь все больше и больше. Умница. Много думает. Не успокаивается, пока не разберется во всем до конца с обязательным принятием решения...

24 апреля 1990 г. ...Виден очень высокий профессионализм медиков. Стараются предусмотреть все осложнения. И для всех готовят противодействие..."

На пятнадцатый день после пересадки, 12 мая 1990 года, когда можно было ожидать, по мнению Анасетти, "возможность начала улучшения", а по словам Грищенко — "апогея самого плохого состояния", Анатолий, отмечавший и в предыдущие дни "все новые болячки" ("пока тяжко"), попросил, чтобы приехал Кэп: "Нужно его человеческое участие..." В тот же день он, заметив в себе и раньше "какое-то раздвоение личности", записал в дневнике: "...Бороться может только сохранивший разум человек"...

На 22-й день после пересадки (именно такой отсчет времени шел у Анатолия, судя по дневнику) он записал необычное для себя: "...Очень тяжелые дни... Анахронический бред — со знакомыми и незнакомыми..."

Совершенствуя свой английский, он, к сожалению, должен был найти в словаре прежде всего перевод таких слов, как головокружение, тошнота, озноб, изжога...

Никто никогда не проходил мимо его палаты, не поприветствовав его, не помахав ему рукой — хотя он лежал и мог не видеть проходящего. Галина Николаевна получила там целый мешок писем, в которых главной была мысль: "Мы за тебя молимся, Анатолий!" Для американцев он стал неким символом, они видели в нем также своего героя, который закрывал собою и их.

Анатолию понравилось многое из того, что он успел увидеть в Америке, например дороги. Но особенно тепло он говорил о людях: "Американцы очень просты в обращении, отзывчивы."

На пасхальные праздники одна из женщин, успешно перенесших трансплантацию костного мозга еще в 1986 году, оставила в палате Анатолия пушистого игрушечного зайчика — традиционный подарок — с трогательной ободряющей запиской. Девочка принесла букет из шелковых цветов. Заходил ветеран войны во Вьетнаме, перенесший такую же операцию, другие гости. Приходили как-то русские и подарили две библии, в том числе детскую. Приходили к нему облегчить его боль и отвлечь различные музыканты, фольклорные группы, пели ему песни медсестра и медбрат, незнакомая негритянка играла на флейте русские мелодии. Какое-то время (правда, не очень долго) он, благодарный, мог еще их слушать. Но вскоре из-за крайне плохого самочувствия попросил никого к себе не допускать за редким исключением. (В его палате был телевизор с дистанционным управлением. Чтобы "скоротать время", он интересовался поначалу спортивными состязаниями. Довольно равнодушный к телевидению, Анатолий вскоре не мог уже смотреть и его.)

Трогательно заботились и о Галине Николаевне. Многие вечера и ночи она провела рядом с больным, не уходя в гостиницу. И нередко бывало, вспоминает она, подойдет кто-то незнакомый, при-

коснется к плечу, принесет горячий кофе, пирожное, скажет доброе слово или улыбнется...

На тринадцатый день после пересадки Анатолий записал в дневнике об этом дне: "...Он всем интересен. Благотворительный концерт... Особенно болят горло, рот. Кожа под мозолями. Как хорошо, что приехала Галя. Она видит все..."

Не забывали больного наши дипломаты и земляки, посещавшие Сиэтл, в частности прибывшие на фирму "Боинг" авиационные специалисты: начальник ЛИИ К. К. Васильченко, другие коллеги, давно и хорошо знавшие Грищенко, — Г. Н. Архипов, ответственный работник ЦК КПСС, В. Е. Денисов, однокурсник по МАИ и товарищ по аэроклубу.

Было еще одно посещение, вызвавшее большой резонанс и потребовавшее беспрецедентных для этого Центра мер предосторожности.

"22 мая. Очень тяжелые дни... Тромбоцитов мало. Берут у Гали. Удивительно подходят. У нее кровь брали три раза. ...Говорят, завтра приезжает Горбачев в США..."

Анатолия Демьяновича по поручению М. С. Горбачева, находившегося в США, навестил член Президентского Совета академик Ю. А. Осипьян. Грищенко тогда чувствовал себя относительно хорошо, и они оживленно беседовали около 20 минут. Осипьян передал личное письмо Президента СССР и его подарок летчику — часы.

В своем письме М. С. Горбачев написал:

"Дорогой Анатолий Демьянович! Поверьте, что я понимаю, какое тяжелое испытание выпало на Вашу долю. Люди знают, на что Вы пошли ради жизни и блага других, и делают все, чтобы помочь Вам вернуться к активной жизни. Желаю Вам скорейшего выздоровления.

С глубоким уважением и благодарностью
Президент СССР М. С. Горбачев".

После теплой встречи академика с Анатолием Демьяновичем была устроена пресс-конференция, на которой присутствовала Галина Николаевна Грищенко. Было сообщено, в частности, что по итогам состоявшихся в Центре бесед достигнута принципиальная договоренность о сотрудничестве Центра им. Ф. Хатчинсона и Института гематологии в Москве. Уже тогда стала формироваться такая оценка советско-американской эпопеи вокруг лечения Анатолия Грищенко, которая после его кончины начала утверждаться в сознании многих американцев (особенно также и в связи с Играми Доброй воли в Сиэтле) как символ конца холодной войны...

Известный американский кардиолог, руководитель Национального института сердца, легких и крови Клод Ланфан, принявший активное участие в организации лечения советского летчика, назвал помощь ему символичной для современного уровня отношений двух стран. Между прочим, он подчеркнул, что операций, подобных той, которая была сделана Анатолию Грищенко, в США выполняют 12 — 15 в месяц и лучшее место для их проведения — Центр им. Хатчинсона в Сиэтле.

Добровольными помощниками семьи Грищенко в Сиэтле стала

американская семья Веры и Бориса Стацюк, матери которых были родом с Украины и из соседней с городом Жуковским деревни Чулково. Сострадание супругов было не только искренним, но и глубоко личным еще и потому, что они потеряли от той же болезни крови свою дочь.

Из дневника Анатолия Грищенко:

"...У Стацюков отличный домик на берегу залнва. Великолепный внд на Снэтл н залнв. В доме две спальнн, два холла. Очень большие кухня н ванная. Имеются еще помещения под домом. Очень уютно, хотя н без роскошн.

Познакомился с мамамн Борнса н Веры, обе — Татьяны Васильевны. Дочь Ларнса — прнятная спокойная скромная девушка. Учится в 12 классе (high school).

У всех трех Стацюков — по машнне. Папа с мамой ездят на работу (оба — на фирме "Боинг"), а дочь в школу, так как школа — на другой стороне залнва. Водит машину с 16 лет...

Потрясающе! Разговорилнсь с мамой Веры — она родом из Чулкова, были родственники в Заозерье. Поговорили о Кургане, Быково... Мир тесен. Мама Бориса бывала в Ковеле, в Луцке. Обе уехалн в США в 20-е годы..."

Шли письма и из Союза. Еще одно любопытное совпадение: Анатолий ходил в школу в тех же краях на Житомирщине, откуда сейчас как раз выселяют пострадавших от катастрофы АЭС. Был он боевым, проказливым мальчишкой, и товарищи звали его шкодником. По прошествии более 40 лет они смогли "вычислить", что ставший уже легендарным советский летчик — это их Толя, и написали ему теплое письмо в Сиэтл. Он не только успел прочесть его, но и ответить на него. За день до операции на легком, когда его состояние было еще удовлетворительным, он успел написать, кроме того, три письма — матери, сыновьям и сестре.

Сестра Анатолия Татьяна Демьяновна рассказывала мне о детстве брата и об их семье. Родом они из-под Чернобыля. Однако Толя родился не там, а в Ленинграде, где отец заканчивал Военно-медицинскую академию. Мама тяжело заболела, и отец привез детей к бабушке, в родные места. Здесь Толя и пошел в школу. Кстати сказать, пошел в возрасте шести лет вместо положенных в то время восьми. Со своими старшими друзьями сначала забрался в класс на урок пения. И запел со всеми. А на следующий день попал на урок рисования. И тоже понравилось. Так и остался. Остался втайне от матери, которая, узнав об этом (по неожиданно остриженной наголо голове сына), пыталась его отговорить. Шла война, и не только есть было нечего, но и писать было не на чем и нечем (благо, научились варить чернила из волчьей ягоды и "делать" бумагу, склеивая чистые поля газет). Однако Толя втянулся, да и в школе учительница запротестовала: "Что Вы, он у меня лучший ученик!"

Сестра вспоминала, как сшили Толе пальтишко из немецкой шинели дяди — бывшего партизана. Сшили ему тогда же нарядные сапожки из кирзы, которые по весне проверяли, видимо, все лужи по дороге из школы домой...

Учился он ровно и прилежно, пока в третьем классе не появился велосипед. Тогда он решил, что можно бы и передохнуть, подождав "свой" первый класс. Но тут строго вмешался отец. И Толя, заверив его, что он "настоящий мужчина", с той поры приносил домой в основном лишь отличные оценки. Он был совершенно самостоятелен и на редкость трудолюбив. Бывало, вспоминает сестра, устанет от

домашних занятий, прервется, подойдет к маме и скажет: "У меня 20 минут свободного времени. Чем тебе помочь?" И не отстанет, пока не получит задание.

Поначалу он хотел быть кораблестроителем. И лишь примерно с восьмого класса увлекся авиамоделизмом и авиацией.

Когда пришло время ехать в институт, у него еще не было (по молодости) паспорта. Лишь благодаря знакомству отца в милиции паспорт Толе выдали на два месяца раньше положенного срока. Тем не менее, хотя Толя сдал вступительные экзамены в МАИ отлично, принимать его, 16-летнего, не хотели. Помог заступившийся за него профессор, удивленный глубиной знаний на приемных экзаменах скромного, симпатичного и толкового парня.

Когда мама узнала, что ее сын стал летать в институте на самолете, она тут же собралась в Москву. Толя тогда сказал: "Дорогие мои! Вы что? Вы мне добра не желаете?" А потом он как-то сказал маме: "Ты знаешь, какое это ощущение! Какое ощущение счастья!.." "Мама отступилась. Но мы всегда боялись за него", — закончила сестра свой рассказ.

В классе Толя и по росту был самым маленьким, но неожиданно для всех начал расти в институте, прибавляя несколько лет подряд по десятку сантиметров в год. На каких харчах он вымахал на первом курсе (так, что его по приезде домой на каникулы не узнали ни мать, ни друзья) — легко вспомнить тем, кто жил тогда в московских студенческих общежитиях. Каждодневной едой были деликатесная ныне, а тогда самая дешевая (и сытная) печень трески, любительская колбаса по 2 рубля 20 копеек за килограмм и пачка пельменей (на всю комнату в общежитии) за 30 копеек.

В те годы разный уровень материального обеспечения и социальное расслоение студентов в таком престижном институте, как МАИ, были очень заметными. То была пора шумной борьбы со "стилягами", с узкими брюками и вычурными прическами, с джазом и заморскими танцами. Никому и в голову не приходило возмутиться вслух нашей бедностью (тот же Толя, как и многие из нас, ходил в институт во фланелевом спортивном костюме, да и в галошах,бывало,за неимением другой обуви). Генетика и кибернетика, самые привлекательные мишени "общественного", "патриотического" гнева, все еще оставались ругательными словами, как и абстракционизм, космополитизм, слегка прощенные на московском всемирном фестивале молодежи...

Не хотелось бы делать из Анатолия святого и розового. Он был во многом как все. Свободного времени, особенно у студентов младших курсов, было немного, а у тех же, кто летал в аэроклубе, — тем более. И все же редко кого обошло памятное на всю жизнь студенческое веселье, добрая чаша вина — то ли скромной вечеринки, то ли шумной недорогой добрососедской "автопоилки". Не выпадал из общего ритма, духа, норм и Толя.

Кто-то из друзей по студенческому общежитию вспоминал, что Толя, бывший всегда равнодушным к спиртному, как-то "засиделся" с друзьями так, что попробовал было в центре Москвы взобраться на коня Юрия Долгорукого в качестве второго всадника... Было и такое...

Да, он был во многом как все. Но вместе с тем он был человеком на редкость добродетельным. Не зная за Анатолием никаких в сущности (и даже самых малых) прегрешений, я безуспешно пытался выискать их с помощью его близких и друзей, сотрудников, чтобы не делать из него иконоподобного, трафаретного героя...

Нельзя сказать, что полной идиллией была, к примеру, семейная жизнь Грищенко. Слов нет, Галина и Анатолий жили дружно и согласно. Так было с первого же дня их встречи. Галина Николаевна вспоминала, что в самом начале их семейной жизни, когда еще не было детей, она серьезно заболела и около трех месяцев находилась на грани смерти. Толя был все время рядом с женой вместе с ее мамой, и как-то Галя дала ему понять, что поймет его, если он оставит ее. Толя ответил: "А если бы я заболел?.. Ты бы меня оставила?" Болезнь вскоре удалось вылечить. Приходили новые напасти, но Толя всегда был рядом — внимательный, заботливый... Лишь по одному вопросу — о воспитании детей — нередко у них были споры и расхождения. Анатолий твердо стоял за самостоятельность сыновей и их свободу. При этом он говороил: "Мне и шестнадцати лет не было, когда уехал из дому — и ничего, только полезно". А Галина возражала: "У тебя была четкая цель — авиация. Да и соблазнов, возможностей во времена нашей молодости было меньше". Вероятно, каждый был по-своему прав. Во всяком случае, более требовательная и жесткая в отношениях с детьми, Галина как-то после очередного такого спора подумала: "Наверное, он с детьми иначе не может..." Она видела опасность вседозволенности, а он — опасность несвободы. Кто скажет, что страшнее?

Одно сегодня ясно: сыновья выросли достойными. И наверное, это, как ничто иное, могло успокаивать Анатолия в его самые трудные минуты.

Об Анатолии Грищенко, как о человеке, хорошо сказал Александр Иванович Акимов: "Меня всегда удивляли исключительная правдивость и отзывчивость Грищенко. Он мог, не обижая человека, сказать правду в глаза любому, особенно если речь шла о работе. Он умел и слушать, и говорить.

Вот один пример его порядочности, не относящийся, правда, к летной работе (но таким же он был во всем). Ему выделили новую машину. Он должен был продать свою старую, и сотрудники предложили ему хорошую цену. А он сказал: "Нет, ребята, не буду я этим заниматься". И сдал ее в комиссионный магазин, потеряв в деньгах..."

При всей своей сдержанности (во всем, что касалось его самого) Анатолий был очень отзывчив по отношению к другим людям, — будь то соседка, потерявшая единственного родного человека — отца, будь то знакомые, у которых умерла любимая собака...

Галина Николаевна рассказывала: "Однажды ночью мы проснулись от криков в нашем доме. Толя уже был тяжело болен, но стал поспешно одеваться, чтобы пойти на эти крики. Сознавая всю тяжесть его состояния, я пыталась остановить его, но он возмутился: "Вот из-за такого малодушия людей убивают!" Через какое-то время крики утихли. Поднявшись со своего второго этажа на двенадцатый, Анатолий сумел примирить соседей..."

Объективности ради надо сказать, что недоброжелатели у Анатолия были — у кого их нет? Кто-то расстраивается от того, что именем Грищенко называют международные фонды, улицы, что о нем пишут статьи, заметки, книги во всем мире. Ведь говорил же кинорежиссер Станислав Говорухин, что у нас смелых не любят еще больше, чем трусов...

Когда я "пожаловался" Гургену Карапетяну, что Толя в моем описании получается каким-то неправдоподобно добродетельным, он мгновенно успокоил: "Так он же таким и был... За что, кстати, и не нравился некоторым... Но если тебе так уж не хватает жизненной "правды", скажу тебе, что в отделении милиции он раз побывал все же.

Как-то вместе с двумя институтскими и аэроклубовскими товарищами, молодыми инженерами, он загулял где-то на даче по соседней железной дороге. Да так припозднились, что прибыли на родной Казанский вокзал, когда последние электрички уже ушли, а первые еще не ходили. Друзья тут же у вокзала нашли занятие по вкусу и способностям, заведя мотор огромного катка-асфальтоукладчика: они стали "приводить в порядок" дорожное покрытие Комсомольской площади. Но милиция с этим не могла согласиться. Впрочем, отпустили их быстро..."

Однако от светлых в целом воспоминаний пора вернуться в клинику в Сиэтле, где напряжение не спадало. Более того, с какого-то момента — и он ясно обозначился — Анатолий стал терять последнюю надежду.

Талисман — кулон на серебряной цепочке, который он не снимал с себя в клинике — оставался его "ангелом-хранителем", особенно нужным ему в последнее время. И каково же было потрясение Анатолия, когда однажды, после того, как он вынужден был во время одной из процедур снять цепочку и передать ее кому-то, в редкое отсутствие Гали, талисман... потеряли. Обыскали все углы, все карманы выброшенной одноразовой больничной одежды. Но тщетно — кулон пропал...

Надо сказать, Анатолий был человеком исключительно сильной воли. Обычно он мог заставить себя забыть о неприятностях, переключиться на что-то светлое, мог приказать себе избавиться от нежелательных воспоминаний. Немногословный и сдержанный, он никогда не паниковал. Но тогда воспринял происшедшее как самое худое предзнаменование. Первое, что он сказал тогда Гале: "Это конец!"

Как раз в это время к ним из своего Спрингфилда в шт. Массачусетс приезжала его двоюродная сестра Таня, и они с Галей пытались, как могли, его успокоить. Уехав к себе, Таня постоянно звонила к ним в клинику, и вскоре, чувствуя неубывающее смятение брата, прислала ему новый красивый итальянский кулон на изящной серебряной цепочке и с ним записку: "Толенька, у тебя все будет хорошо!" Он не мог обидеть сестру, которой был так благодарен. Но, кажется, уже тогда у него что-то оборвалось — ему недоставало простенького, но его (и ее — Галины) кулона. Хотя в своем дневнике он записал тогда: "Несмотря на такие огромные психологиче-

ские нагрузки, я еще неплохо владею собой и в довольно короткое время смог перестроиться на новый талисман..."

Он боролся за свою жизнь неистово. В этом с ним были рядом врачи, и прежде всего, врачи, лечившие его в Сиэтле. Порой и раньше в своем поведении, в своем отношении к невзгодам он напоминал жене некоего определенным образом запрограммированного робота без эмоций и переживаний. В больнице она лишний раз убедилась в том, что его огромное желание жить как раз было следствием того, что он все прекрасно понимал в этой жизни, но никогда не давал волю чувствам, не выплескивал их наружу.

Евгения Яковлевна Маргулис говорила об Анатолии Демьяновиче: "Он очень сильный, мужественный человек. Я помогала американским коллегам-медикам, но в столь трудной для него ситуации мне во многом помог сам больной..."

Благодаря медикаментозному лечению очаги в левом легком исчезли, а вот в правом очаг не проходил, сначала он даже несколько увеличился, а потом, вплоть до ставшей уже необходимой операции, — стабилизировался. Операция на легком прошла, к нескрываемой радости хирургов, опасавшихся некоторых осложнений, исключительно удачно. Два первых дня после операции, как и ожидалось, были тяжелыми, с высокой температурой, но уже в конце второго дня стали нормализовываться давление, пульс, улучшился цвет лица, стала пропадать припухлость — словом явственно открывалась надежда на выздоровление. Тем более, что к этому времени с кровью проблем уже практически не было, поскольку донорский костный мозг работал нормально...

Кэп Парлиер звонил в клинику регулярно. Анатолий знал английский неплохо и, как правило, разговаривал по телефону сам. Когда болезнь обострилась и говорить ему стало трудно, его старалась подменять Евгения Яковлевна Маргулис. Она настолько понимала состояние и настроение Анатолия, что однажды после ее телефонного разговора с Парлиером Грищенко, улыбаясь, сказал: "Спасибо за то, что я так хорошо поговорил с Кэпом..."

На третий день после операции на легком уверенно ориентировавшаяся в показаниях различных медицинских приборов Галина Николаевна, почувствовав, наконец, явные признаки улучшения и валясь с ног от усталости, позволила себе переночевать в гостинице. Утром она спешила в палату, уверенная в том, что худшее уже позади. Но, как оказалось, оно только начиналось. Она увидела мужа в полубессознательном состоянии с толстой кислородной трубкой во рту, подключенной к одной из машин. Ночь была неожиданно напряженной, состояние больного резко ухудшилось и стало критическим из-за обострения грибковой пневмонии в неоперированном легком. Врачи с горькой уверенностью сообщили ей, что жить мужу осталось не более 24 часов.

Грищенко, поразив всех, не сдавался после этого 17 суток. Первые дни он еще реагировал на рассказы жены о сообщениях из дома, от сыновей, родных. Отвечал — глазами, так как во рту постоянно была трубка толщиной в большой палец, сильно его раздражавшая. (Чтобы не вызывать болезненного кашля, ему стали давать поддерживающие дозы морфия.)

Приехал (уже в третий раз) Кэп Парлиер из Аризоны, где он живет с семьей. До первой встречи на аэродроме в Сиэтле их знакомство было заочным. Но он уже давно стал близким для семьи Грищенко человеком.

И вот теперь каждое утро широкоплечий и высокий, под стать советскому летчику, Кэп Парлиер входил в палату с вопросом и доброй улыбкой: "How are your feeling today's morning, my brother?" ("Как себя чувствуешь сегодняшним утром, брат?"). Анатолий улыбался в ответ, пока мог, а Кэп требовал настойчиво: "Everyday exercise!" ("Каждодневное упражнение!") и начинал сгибать и разгибать Анатолию ноги. К тому времени он уже не был изолирован пленкой, поскольку анализы крови стали вполне удовлетворительными.

Галина Николаевна заметила, что поначалу, когда она умывала мужа, отрывала его голову от подушки, сгибала руку или ногу, чувствовалось сильное сопротивление в его мышцах, — по мнению врачей, это был плохой симптом. Постепенно сила этого сопротивления гасла, руки, ноги заметно ослабевали. Вскоре Анатолий перестал открывать глаза. У него отказывали уже почки, а потом и печень. Но он еще держался.

В одном из последних писем детям он писал: "Дорогие мои сынки! Быть может, будут каракули и ошибки! Не обращайте внимания. Это потому, что все "за беспределом", очень трудно сосредоточиться..." Требуя от ребят, "чтобы имя наше не позволяли кому-либо поливать грязью", и давая другие наставления, он пишет: "В самый трудный момент своей кровью выручала мать...

Обнимаю, люблю. Ваш отец.

P. S. Следите за собакой".

О любимой собаке Альме Анатолий не забывал в самые трудные дни. В одном из писем он писал: "Илюша, сынок, попроси Васиных, чтобы они взяли собаку (Альму) в деревню. Хлопот с ней не должно быть много, а собаке будет лучше..."

Практически последние дни за больного "дышала" машина. Это, а также принимаемые им лекарства делали его неузнаваемым — большая голова, опухшие веки...

И все же как бы ни складывалось лечение, врачи боролись до конца. Это и Клаудио Анасетти — его первый лечащий врач в Сиэтле, и другие врачи. Это и Джон Хансен, заведующий клиники по пересадке костного мозга (он приезжал в Москву зимой знакомиться с диагнозом болезни Грищенко, он же, будучи действующим врачом, и в Сиэтле осуществлял постоянный контроль за ходом лечения). Это и генеральный директор всего огромного комплекса клиник Центра им. Фреда Хатчинсона Роберт Дэй. Он заходил в палату к Анатолию относительно редко. Но и он приезжал в Москву в самом начале организации лечения. Вместе с Хансеном и Парлиером он был рядом с Галиной Николаевной в ее горе.

Вспоминая пережитое, Галина Николаевна говорит: "Эта история достойна пера. Один американец — Джон Пекканен — уже пишет книгу об этом. В борьбе за жизнь Анатолия Грищенко участвовали многие люди — деятельные, доброжелательные. Даже среди наших я знаю далеко не всех. Рада, что не ошибалась никогда в сер-

дечности и дружбе не только Гургена Карапетяна, но и Володи Семенова, Аркадия Макарова, Эмиля Акопяна... А сколько же таких людей — наших помощников — я не знаю...

Взять хотя бы отбор доноров. Лишь на заключительной стадии обследовались: в США — четыре человека, в Англии — двое и во Франции — одиннадцать. Отобранная в конце концов женщина-француженка из Безансона знала, для кого она отдает свой костный мозг. И это был чистый акт милосердия. Я восхищаюсь этой неизвестной мне женщиной (надеюсь с ней познакомиться) и преклоняюсь перед ней за ее готовность спасти моего мужа...

Когда Толя, уже обреченный, еще слышал и понимал меня, но не мог ничего сказать сам из-за этой трубки во рту, я, стремясь облегчить его последние часы, сказала: "Толя, я тебе все прощаю... Чтоб ты был спокойным..." И увидела, как у него покатилась по щеке слеза...

Настали его последние минуты, и его рука все более и более холодела в моей руке..."

Прожил Анатолий Демьянович Грищенко 53 года.

Жизнь после смерти

В память о советском летчике в Сиэтле в дни празднования дня независимости США 4 июля был объявлен траур. Были приспущены национальные флаги и проведена траурная церковная служба в местной русской православной церкви в присутствии мэра города.

Всемирный фонд безопасности полетов объявил, что Анатолий Грищенко является кандидатом № 1 на почетную международную премию "За героизм", учрежденную Фондом и присуждаемую в исключительных случаях тем, кто, рискуя собой, спас многие человеческие жизни.

В день похорон Анатолия Демьяновича Грищенко, которые состоялись на знаменитом и безвестном кладбище в Быкове, где покоятся многие летчики-испытатели, была оглашена телеграмма президента Фонда: "С глубоким сожалением мы узнали, что пилот вертолета Грищенко, совершивший подвиг в Чернобыле, скончался от пневмонии, хотя лечение от рака осуществлялось успешно. Все сотрудники и члены Всемирного фонда безопасности полетов присоединяются к глубокой скорби Вашего народа. Прошу передать наше сочувствие и соболезнование его семье, друзьям и коллегам. Выдвижению его кандидатуры на получение премии "За героизм" это не помешает. Но, к сожалению, он уже об этом не узнает. Искренне скорблю. Джон Эндерс — президент Всемирного фонда безопасности полетов".

Слово прощания с другом произнес и Гурген Карапетян: "Сейчас без всякого преувеличения мы должны сказать, что Анатолий Демьянович Грищенко — это человек из легенды. Своей жизнью он защитил и спас жизни многих людей — не только у нас в стране, но и за рубежом.

Обаятельный, одухотворенный, с неодолимой верой в жизнь, в

ее светлые идеалы, спокойный, уравновешенный, уважительный — таким человеком был Анатолий Демьянович.

Я знал его 35 лет. Мы с ним учились в институте, вместе летали в аэроклубе, вместе были в Чернобыле. Когда его постигло горе, долгом всех его коллег, в том числе и моим, стало пробить ту стену равнодушия, с которой он, к сожалению, столкнулся, попав в беду, у нас в стране, и попытаться использовать шанс для того, чтобы спасти его жизнь, организовав лечение за рубежом. В его судьбе, в организации его лечения принимали участие люди многих стран: американцы, канадцы, французы, англичане, голландцы, немцы, итальянцы, израильтяне, испанцы. Даже этот короткий перечень говорит о том, насколько изменился мир и насколько изменились мы, если, объединившись, взялись решать сообща такую задачу спасения жизни одного человека.

Как писала одна из зарубежных газет после его смерти: "Анатолий Грищенко был чемпионом человечности". Так давайте же будем человечными и сохраним о нем добрую память, сохраним и приумножим ту дружбу, которая родилась во время организации его лечения между всеми, кто протянул друг другу руки через многие границы. Это будет самая светлая память ему — Человеку, который отдал жизнь за Человечество".

Вдова летчика получила через Министерство авиационной промышленности соболезнование от Президента США: "Министерством авиационной промышленности СССР получено из Вашингтона сообщение о том, что Президент США Джордж Буш выражает от имени Барбары Буш и от себя лично соболезнования в связи со смертью А. Д. Грищенко.

Анатолий Грищенко, — говорится в письме Президента, — стал настоящим героем не только в Советском Союзе, но и во всем мире. Память о героизме и человечности советского летчика, — пишет Буш, — навсегда сохранится в Соединенных Штатах..."

Передовица итальянской газеты "Унита" тех дней, озаглавленная "Подвиг любви пилота из Чернобыля", была посвящена памяти Анатолия Грищенко. В ней есть такие строки: "Кто-то сказал, что время героев прошло... Но чудеса еще случаются. Пилот поднял в небо свой вертолет, и на этом маленьком летательном аппарате раз сто планировал над ужасным костром Чернобыля, сбрасывая в его чрево мешки с песком и антирадиоактивные материалы, чтобы блокировать цепную реакцию... Анатолий Грищенко пикировал на страшное, смертельное пламя, на огнедышащий зев, который люди создали своими руками и который, казалось бы, вырвался из Апокалипсиса... Может быть, перед ним на пульте управления стояла фотография его близких, и он смотрел то на взлетающее вверх пламя, то на лица жены и детей...

Это поразительно: простой человек, скромный пилот вертолета, бросившись в схватку с демонами, грозящими всей планете, умер один за всех, оставив нам память о себе и свою волю к жизни. Одна смерть в обмен на столько жизней... Как же любил этот человек, если знал, что именно он и только он в ответе за жизнь всех живущих на земле".

Двойственное чувство вызывают такие строки. Первое — удов-

летворение, благодарность за то, что за тысячи и тысячи километров от Чернобыля увидели и поняли Анатолия Грищенко и сказали о нем правду. В мелочах в этой статье много журналистских перехлестов, неточностей: и о взлетающем вверх пламени, и о пикировании, и о сотне полетов над огнедышащим зевом, и о мешках с песком, и о герое-одиночке. Но в главном здесь — истина и признательность. Признательность, которую можно увидеть и в послании Президента США вдове А. Д. Грищенко.

Второе чувство — возмущение ложью, с которой столкнулся Анатолий Грищенко и многие его товарищи по возвращении из Чернобыля — у себя дома, у себя в стране.

В первый же день его младший сын Илья сказал отцу: "Пап, а тебя, наверное, наградят!" Галина Николаевна говорит по этому поводу: "Его наградили так, что и во сне не приснится: смертельным диагнозом и тем, что предали и обманули его, отказываясь связывать его болезнь с пребыванием в Чернобыле".

Неизвестно, что было труднее перенести ему, человеку необыкновенной стойкости, — предстоящую смерть или состоявшуюся подлость.

Действующий летчик-испытатель, он улетал туда абсолютно здоровым — спокойно поднимал за бампер забуксовавший "Жигуленок", перенося его на твердую почву, взлетал бегом на десятый этаж к Аркадию Макарову, с которым жили в одном доме, а вернулся — на свой второй этаж не мог подняться без лифта.

В Чернобыле Анатолию Грищенко, как, по-видимому, и некоторым другим специалистам, были оказаны особые "доверие" и "честь". Ему выдали пропуск № 020662 без печати и подписи. На картонке, вложенной в прозрачный футляр, большими красными буквами было написано: "ВСЮДУ". И помельче: "На право въезда в закрытую зону".

Помимо фотографии, личной подписи самого Анатолия и названия его организации — ЛИИ МАП, ничего другого на авторитетном анонимном документе не было. Уже тогда кто-то понимал, очевидно, что за многое надо будет ответить... Весь вопрос в том, когда и кому ответить — ведь неправда не может быть вечной. Даже если нет закона об ответственности за сокрытие правды.

Когда 10 мая 1986 года им впервые позвонили и сказали, что надо лететь в Чернобыль, жена спросила у него: "Толь, ты полетишь?" Он удивился: "Ну, а кто же полетит?" "Я так подумала тоже, — вспоминает Галина Николаевна, — что если не мой муж, то чей-то другой. К тому же мы обстановки настоящей там — и меры опасности — не знали..."

Так говорит вдова. В действительности же летчики и члены аварийной команды многое знали. Они общались в Чернобыле с медицинской службой, которой было предписано 3-м Главным управлением Минздрава СССР с первых же дней "поставить под контроль экипаж летчика-испытателя Карапетяна". Знали они, к примеру, что любая ранка на теле под воздействием радиации не заживала. Нельзя было расчесывать место укуса от мошки, особенно сильно расплодившейся из-за сырости: обильно поливали пыль — основной разносчик радиоактивного заражения. У некоторых из тех,

кто не знал о необходимой предосторожности, остались незаживающие язвы и по сей день — пять лет спустя.

От медиков же они узнавали о допустимых дозах облучения. Был установлен, насколько они понимали, жесткий порядок: для гражданских лиц предельная доза — 25 рентген (считалось, что после этого не должно быть неблагоприятных последствий). Знали, при какой дозе сменялись военнослужащие. Знали о последствиях при больших дозах облучения: свыше 50 рентген — высокая вероятность какого-либо онкологического заболевания, свыше 100 рентген — как неизбежность — лучевая болезнь. Знали они также о ненадежности выданных им дозиметров. Три индикатора радиоактивного излучения, взятые ими в полет, показали однажды три разные дозы облучения от 3 до 27 рентген. Потому доверия особого не было...

Когда Анатолий Грищенко улетал в Чернобыль во второй раз, у них и вовсе не было никакого разговора с женой об опасности предстоявшей работы. Но сестра Татьяна спросила его: "Толя, может, не полетишь во второй раз?" А он ответил: "Как же буду смотреть в глаза сыновьям?"

Он прекрасно знал, на что идет, тем горше были его нравственные страдания по возвращении. Галина Николаевна говорила: "Врачам, очевидно, была дана установка не связывать болезни (а они в той или иной степени были у всех чернобыльских товарищей Анатолия) с пребыванием в зоне катастрофы. Если бы нам сказали о бедности страны, которая не может всем помочь, это бы мы, наверное, поняли. Но лгать..."

К счастью, рядом с Грищенко и его товарищами-чернобыльцами были и добрые, честные люди. Врач поликлиники ЛИИ Любовь Михайловна Монахова не оставляла Грищенко без наблюдения ни одного дня. Для нее профессиональная этика была выше идеологических догм. Она прекрасно понимала и не скрывала связь болезни с чернобыльской трагедией, повторяя: "Он пострадал за всех нас..." Долгое время она билась за него безуспешно. Только по прошествии шести месяцев, попав на консультацию к академику Андрею Ивановичу Воробьеву, за день до врачебно-трудовой экспертизы, они услышали честное: "Говорить, что был болен раньше, нет никаких оснований". Анатолий тогда же обратился к академику с просьбой о помощи другому — военному летчику, который был рядом в Чернобыле и был также болен, — полковнику Водолажскому. Академик ответил, что сделает это, если к нему обратятся...

Галина Николаевна Грищенко говорила: "Во всей этой ситуации Воробьев оказался самым порядочным. После его заключения не было никаких вопросов у экспертизы. Стало легче материально, стало легче и морально. Впрочем, разве могло быть намного легче, если мне сразу сказали, что никакого лечения этой болезни у нас нет..."

Здесь, очевидно, не место и не время обсуждать причины трагедии в Чернобыле. Но об одной особенности — общей для атомной энергетики и для авиации — следует сказать. Нет сомнения, что и то и другое направления техники будут интенсивно развиваться. Ядерное топливо, в отличие от всех известных в природе сегодня, —

топливо всего человечества на века, причем экологически и экономически наиболее предпочтительное. Однако все очевидные достоинства ядерной энергетики проявляются при одном обязательном условии — при наличии высокой научно-технической культуры. То же относится и к авиации, особенно пассажирской высокоскоростной. Альтернатив ей нет, однако необходима не только и не столько высокая весовая отдача, высокая топливная эффективность, комфорт самолетов, но прежде всего "культура безопасности" при создании и эксплуатации подобной техники. В авиации к этому пришли, пожалуй, впервые, после первых катастроф реактивных пассажирских самолетов из-за недостаточной усталостной прочности их конструкции. Термин "культура безопасности" особенно часто стал употребляться после того, как он появился в основополагающем документе Международного агентства по атомной энергии — МАГАТЭ "Общие принципы обеспечения безопасности..."

Взрыв четвертого энергоблока Чернобыльской атомной электростанции, отзвуки которого вскоре проявились за тысячи километров от Чернобыля, произошел в 1 час 23 минуты 26 апреля 1986 года. Три дня отделили взрыв энергоблока и первое сообщение об этом в наших газетах. Мало того, сутки с лишним жители пятидесятитысячного города энергетиков Припяти, расположенного в прямой видимости от места катастрофы, находились в неведении о ее чудовищных размерах, а утром 26 апреля дети пошли в школу... А ведь, по мнению начальника химических войск СССР В. К. Пикалова и директора Всесоюзного НИИ атомных электростанций А. А. Абагяна, которые прибыли к месту аварии через несколько часов после того, как она произошла, страшные ее масштабы стали очевидны специалистам с первого взгляда. Об этом свидетельствовали, в частности, постоянное свечение над главным энергетическим корпусом и куски графита в районе разрушенного реактора. Интенсивное радиоактивное заражение местности, населенных пунктов, воздушной среды было неизбежно.

Так или иначе, но в Швеции некоторое повышение уровня радиации было зафиксировано уже утром 27 апреля. Радиологические изменения были обнаружены вскоре более чем в 20 странах. Перенос небольших количеств радиоактивных веществ был обнаружен в США, Японии, Китае...

Известный физик, академик В. А. Легасов писал позже:

"...Утром 26 апреля в Чернобыль вылетели первая группа специалистов и правительственная комиссия, членом которой был и я. Только подъезжая к Припяти и увидев зарево, я начал догадываться о масштабах аварии... Как специалист и участник событий, могу подтвердить — масштабы аварии, ее характер, развитие казались маловероятными, почти фантастическими".

14 мая 1986 года М. С. Горбачев выступил по советскому телевидению и, в частности, сказал: "Учитывая чрезвычайный и опасный характер того, что произошло в Чернобыле, Политбюро взяло в свои руки всю организацию работы по быстрейшей ликвидации аварии, ограничению ее последствий..."

...Бизнесмен из Сиэтла Майк Кунат, тронутый и героизмом советского летчика Анатолия Грищенко, и горячим стремлением

американцев помочь ему, после кончины летчика решил основать Международный гуманитарный фонд имени Грищенко. Он писал: "Грищенко понимал последствия своих действий, понял после размышлений, что вероятность смертельного исхода вполне определенна, и все же принял решение действовать. Нравственная высота Анатолия Грищенко обнаружилась в момент, когда он решал эту дилемму: жизнь или смерть. Он пересек эту черту, он действовал во имя совершенствования человечества...

Возможно, человеком XXI века, имеющим опыт предыдущих двух поколений, будет в меньшей степени двигать личная выгода и корысть, возможно он будет более склонен признать, что правда и добро должны торжествовать. Французский философ Тейяр де Шарден описал путь человека как постоянную необходимость понять другого человека и, таким образом, своего Господа Бога. Такие люди, как Анатолий Грищенко, продвигают нас вперед в этом направлении... Миру нужны герои, и Анатолий Грищенко становится одним из них..."

В сентябре 1990 года Кэп Парлиер прислал в Москву письмо Галине Николаевне с сожалением о том, что не смог приехать в Сиэтл на Игры Доброй воли, откуда она, будучи приглашенной вместе с детьми, отправила ему приветственное письмо. Поблагодарив ее за теплые слова, Кэп подчеркнул: "Для меня было честью помочь вам с Анатолием по мере моих сил. Я надеюсь, что наша дружба продолжится, хотя это так далеко..." Кстати сказать, Парлиер прислал Галине Николаевне и оригинал своего письма, и перевод на русский, сделанный его сотрудником. В порыве чувств переводчик дополнил фразу "хотя это так далеко" (even if it is so far away) словами, которых не было в оригинале: "Хотя это так далеко — за морем".

В письме Парлиер сообщил также, как передавал уже прежде через Гургена, что получил присужденную Анатолию награду "Одинокий ястреб", которая дается летчикам, рискующим собой во благо других. Он выразил надежду прибыть в Москву весной 1991 года, чтобы передать эту почетную награду ей и сыновьям — Борису и Илье.

* * *

...Однажды, после войны, когда Толе не было еще десяти лет, они с матерью поехали к отцу в военные лагеря. В поезде одна незнакомая женщина, их попутчица, обращаясь к матери, сказала тогда про Толю с настойчивой уверенностью: "Его будет знать весь мир!" Эти слова мать вспоминала неоднократно. Галя подшучивала потом: "Что-то уж больно долго тебя мир не узнает!" Толя добродушно улыбался этому вместе со всеми.

И вот он действительно стал известен всему миру. Но какой дорогой ценой!

В одном из последних телексов Парлиер сообщил, что Сергей Сикорский — вице-президент фирмы "Сикорский", сын Игоря Ивановича Сикорского, выдающегося русского и американского

авиаконструктора, — рассказал ему с удовлетворением о своей встрече с сыном покойного летчика Анатолия Грищенко — Борисом. Борис Грищенко работает бортрадистом в экипаже Жуковской летно-испытательной и доводочной базы ОКБ им. А. Н. Туполева, той самой ЛИиДБ, познакомившей когда-то отца и мать. Однажды, когда отца уже не было в живых, в самолете на пути из Москвы в Киев к ним, в кабину экипажа, привели С. И. Сикорского. Он обрадовался возможности познакомиться с сыном Грищенко. Они тепло побеседовали...

В другой раз в Италии, в Риме (после вручения Галине Николаевне осенью 1990 года награды Всемирного фонда безопасности полетов "За героизм", грамоты и миниатюрного "меча Гравинера"), во время обеда к членам советской делегации подсели два бразильца. Один из них по-русски сказал Галине Николаевне, что многое о ее муже узнал еще в Бразилии, где телевидение и печать регулярно сообщали об Анатолии Грищенко.

На официальной церемонии в рамках семинара Фонда Галина Николаевна дрожащим от волнения голосом сказала буквально несколько слов: "Я принимаю этот меч как символ мужества и героизма не только моего мужа, но и многих других летчиков, которые под невидимыми смертоносными лучами тушили этот чернобыльский пожар..." Зал встал. Женщины не могли сдержать слез. В тот вечер она услышала много слов сочувствия. Когда после церемонии вручения награды в ресторанном зале гостиницы Галина Николаевна шла в свой номер с огромным букетом цветов, к ней подошла одна француженка и сказала: "Слова, слова, слова! А мужа-то нет!" Женщина поняла женщину глубже и правильнее всех в тот вечер, выразив ее неутихающую боль...

Уже по возвращении из Рима в Москву Галина Николаевна, получив письмо от Кэпа Парлиера, в котором тот сообщал о награде "Одинокий ястреб", прочла: "...Награда очень красивая: на фарфоровой тарелке нарисован ястреб в полете... Я понимаю, что тебе было бы лучше иметь Толю, чем эту награду. Но может быть, твое горе легче будет пережить, помня, что Толя помог многим людям и зверям... Это очень тяжело — потерять любимого человека. Хочу тебе сказать, что еще не встречал такого крепкого человека, каким был Толя. Он так любил жизнь и так боролся за нее..."



Летчики-испытатели Летно-исследовательского института (справа налево): Н. А. Бессонов, О. Г. Кононенко, В. П. Сомов, Е. Ф. Милютичев, Н. Н. Казанцев, А. Д. Грищенко, Ю. Н. Павлов, В. М. Семенов.



Ю. А. Гарнаев



Е. Ф. Милютичев



О. Г. Кононенко



А. И. Муха

Летчики-испытатели



Н. А. Бессонов



А. П. Макаров



В. П. Сомов



В. М. Семенов



Учитель и ученик (шеф-пилот ОКБ им. М. Л. Миля, Герой Советского Союза Р. И. Капрэлян и Г. Р. Карапетян, 1962 г.)



А. Д. Грищенко в кабине вертолета



Вертолет с грузом на короткой подвеске



Вертолет с грузом на длинной подвеске



Транспортировка тяжелого груза парой вертолетов



Галина и Анатолий в первые дни по прибытии в Сиэтл



Врач К. Анасетти (с трансплантатом, доставленным в Сиэтл из Франции), Г. Грищенко, врач П. Битти, А. Грищенко



Медсестра Джейн, Анатолий Грищенко и Кэп Парлиер

Содержание

Г. А. Амирьянц

Редактор
Ю. Б. Воронов
Художник *Л. Ф. Лагута*
Технический редактор *Е. Н. Балабанникова*
Корректор *М. Е. Савина*

Сдано в набор 26.07.91. Подписано в печать 13.08.91.
Формат 60х90/16. Гарнитура Тип Таймс.
Печать офсетная. Бумага офсетная №1.
Объем: уч.-изд.л. 4.5; печ.л. 4.0
Тираж 25 тыс. экз. Изд. № 005. Заказ № 460
Цена 3 руб.

Российско-Американский Университет
Издательско-полиграфический центр
123242, Москва, Б. Грузинская, д. 3

